

国際物流と内陸基地

——浜松内陸コンテナ基地を中心として——

市 來 清 也

1. はじめに

わが国経済における国際化の進展や国内産業構造の変革などにもない，国際コンテナ輸送及びそれを基盤とする国際複合一貫輸送が最近著しく発展してきている。

このような状況に関し，本稿では，わが国の主なコンテナ貨物の出荷地である浜松市及び同市に所在する内陸コンテナ基地を調査研究の主対象として取りあげ，静岡県や基地周辺地域の貿易事情をはじめ，清水港の現状及び国際物流などとの関連において，その現状と動向及び課題などについて考察することとする。

2. 国際コンテナ輸送における内陸基地

国際コンテナ輸送においては，生産者のドアから消費者のドアまで一貫した輸送サービスを提供し物流の合理化をはかることが特に重要となっている。コンテナ船輸送などの進展にもない，このようなサービスを提供するものとして，国際複合一貫輸送などの著しい発展をみている。ところで，これらのサービスを円滑に行うための現実的な事情として，内陸部より出荷される輸出貨物の場合，従来，港湾においてなされている輸出船積手続や保管，及びコンテナ詰のための分類，仕分けなどを内陸部の工場敷地内で直ちに行うことは難しい場合も多いし，また，通関は不可欠の要素であるが，そのために各工場すべてに保税地域を設定したり，税関職員が出向くことはほとんど困難なものとなっている。このようなことから，国際コンテナ輸送における総合的合理化をはかる上で，これらの諸問題点を物理的に解決するために，内陸部に所在する輸出貨物出荷工場等の中心地点に設置の内陸コンテナ基地は大きな価値を有しているものと思われる。

内陸コンテナ基地は，コンテナ輸送を効率的に遂行するために内陸部に設けられた物流基地で，一般にインランド・デポ（Inland Depot）と呼ばれている。すなわち，内陸コ

ンテナ基地は、内陸部の陸上輸送手段の接点に位置し、コンテナ貨物の集配、積合せ、仕分け、コンテナ詰め、取出し、通関、貨物引渡し、コンテナの回収、一時保管、点検、修理などを行う物流基地である。

この内陸コンテナ基地の機能は大別して、ターミナルとしての機能と、内陸港湾としての機能の2種からなっている。

(イ) ターミナルとしての機能

- (a) 積換え機能……異種または同種の輸送機関の結節点としてトラックと海上コンテナ間またはトラックとトラック間の積換え作業を行う機能。
- (b) 混載機能……小口（LCL）貨物を混載して、コンテナ（FCL）貨物に仕立て、もしくは仕分ける機能。
- (c) 荷捌機能……コンテナ貨物をコンテナに詰めこんだり、取出したり、集配したりする機能。
- (d) 流通保管機能……船積のための出荷を円滑に行うために、輸出貨物を一時保管して、効率的な在庫管理を行うストックポイント（SP）機能。
- (e) コンテナ管理機能……荷詰コンテナの荷主よりの引受け、荷主への引渡し、および空コンテナの配給回収、一時保管、点検、修理などを行う機能。

以上のターミナルとしての機能は、内陸部におけるコンテナ・フレート・ステーションおよびコンテナヤードとしての機能にほぼ集約される。

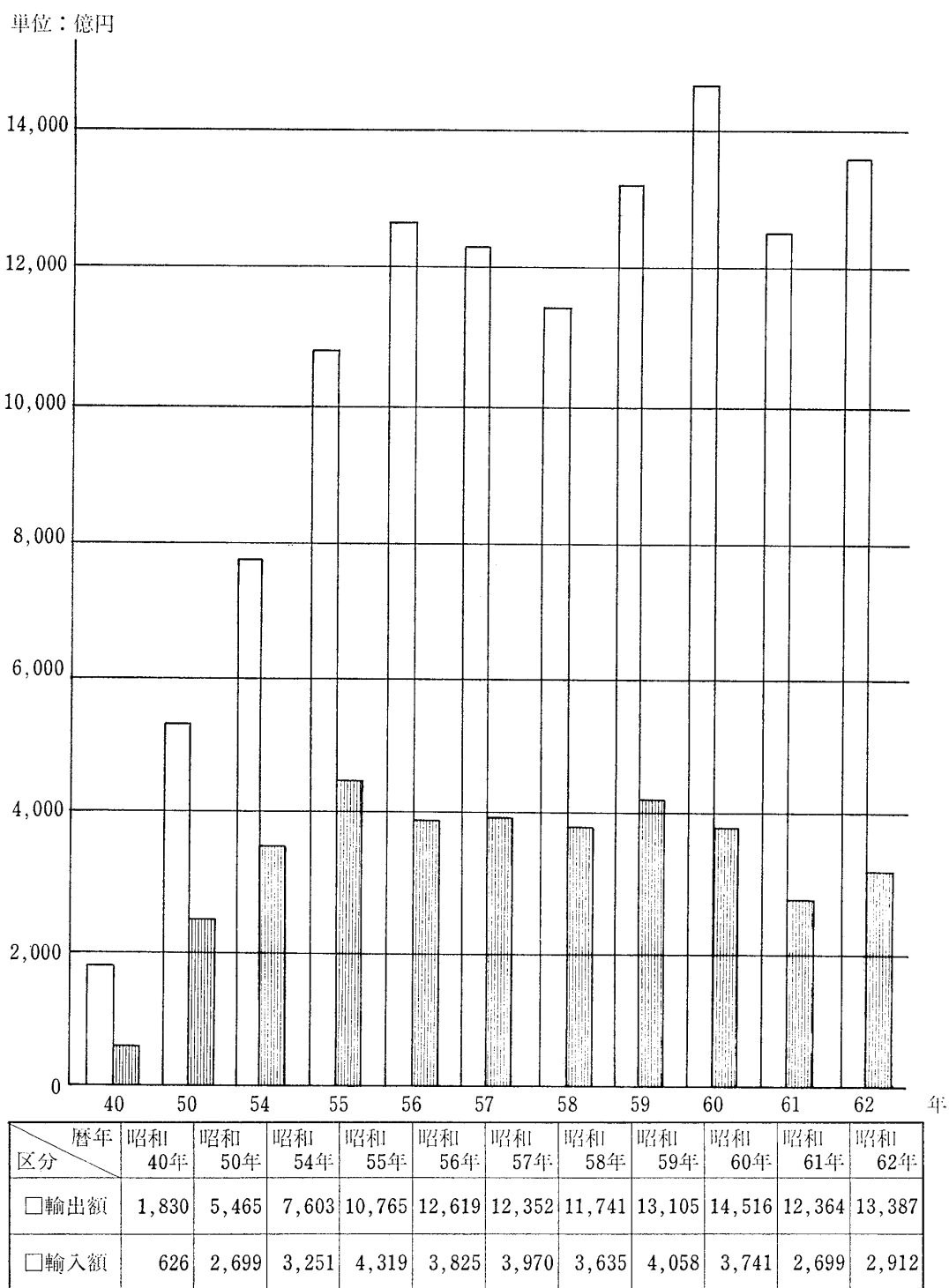
(ロ) 内陸港湾としての機能

- (a) 情報処理機能……船積スペースの予約、入出港情報、コンテナ貨物情報、在庫管理情報などの情報サービス機能。
- (b) 船積手続機能……検量、検才、検数の実施、船積書類の作成など、港湾における船積手続の大半を処理する機能。
- (c) 通関機能……輸出入貨物を基地内保税地域において通関する機能。

国際輸送においては、通関は必要欠くことのできない重要な要素である。このため、基地内を指定保税地域とし、保税上屋を整備して、通関業務が円滑に行われるようになっている。

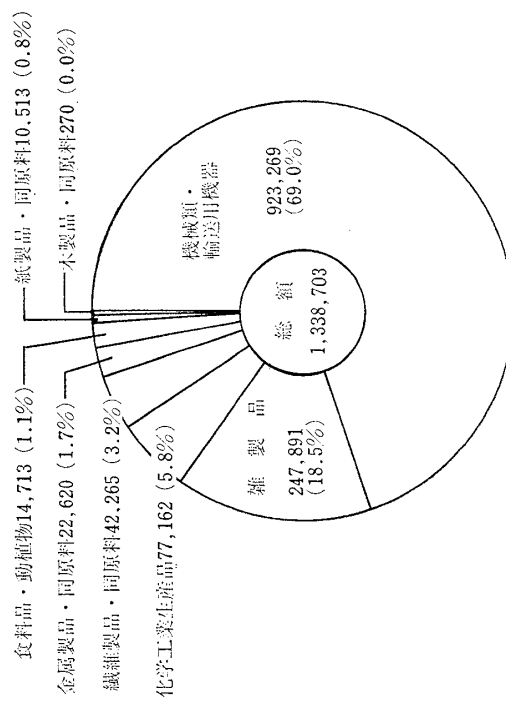
内陸コンテナ基地は、以上のような諸機能を有し、最寄のコンテナ取扱港と有機的に結ばれており、コンテナ輸送が短時間に確実に計画的に実施できるものとなっている。これにより、内陸部出荷（入荷）の輸出（入）貨物の、一貫した物流合理化がはかれ、貿易関連の地域産業の発展に寄与するものとなっている。また、計画的集合輸送などにより、道路や港湾における輸送の混乱や渋滞などを緩和する面でも効果的なものとなっている。

図 1. 静岡県貿易額の推移



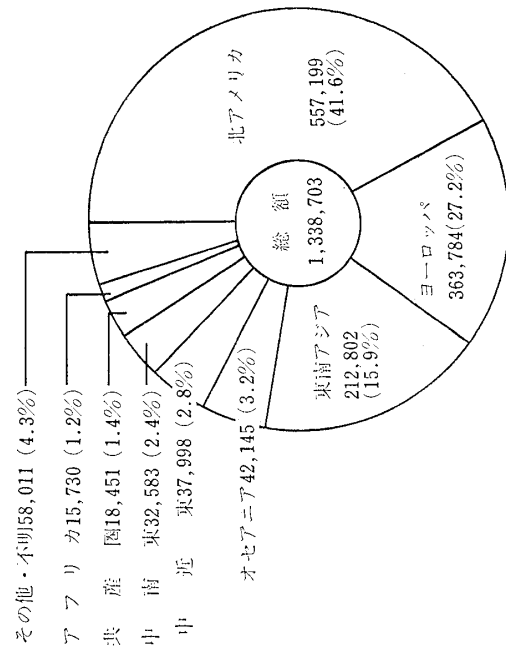
(資料：静岡県「昭和63年度静岡県貿易事情調査報告書」)

図 2. 静岡県品目別輸出状況 (昭和62年)
(単位: 百万円)



(資料: 図 1 に同じ)

図 3. 静岡県地域別輸出状況 (昭和62年)
(単位: 百万円)



(資料: 図 1 に同じ)

このような内陸コンテナ基地は、海外主要国においては、内陸部の鉄道や幹線道路の接点など物流の要地に多く設置されており、コンテナ貨物の通関や仕分け、混才、荷捌、及びコンテナの管理などの諸業務が行われている。また、わが国においても、公共機関による大規模なものとして、静岡県浜松市の流通業務センターの中に設置されており、このほか、私企業によるものとしては、群馬、太田、岡谷、宇都宮、茨城などに内陸デポとして設置されている。

3. 静岡県の貿易とその動向

(1) 静岡県の貿易概説

静岡県の貿易は圧倒的に輸出が多く、輸入の約4倍強になっている。輸出は昭和60年をピークに減少伸び悩みとなっており、昭和62年の輸出額は1兆3,387億3百万円となっている。一方、輸入は昭和55年まで順調に増加していたが、その後低調となっており、昭和62年における輸入額は2,911億60百万円となっている。最近の動向を輸出入総額でみると61年は円高や一次産品の価格低下などの影響で大幅に減少しているが、62年には増勢に転じ1兆6,299億円となっている（図1参照）。

(A) 輸 出

輸出を品目別にみると、最も多いのが機械類・輸送用機器で全体の69.0%を占めている。次いで多いのが雑製品18.4%、化学工業品5.8%、繊維製品・同原料3.2%の順となっている（図2参照）。さらに地域別にみると、北米向が41.6%と最も多く、欧州27.2%、東南アジア15.9%の順となっている（図3参照）。

主要品目についてみると、機械類・輸送用機器のうち、自動車・同部品で輸送額全体の22.4%を占めている。自動車・同部品のシェアは55年以来上昇しており、61年、62年には二輪車をしのいで首位品目となっている。二輪車・同部品は56年には輸出額全体の40.6%を占めていたがその後減少傾向が続き、62年には15.5%のシェアとなっている。その他の機械・器具は事務用機器、空調機械、工作機械などとなっている。

なお、雑製品は、楽器、音響製品、録音再生機、ビデオが主なもので、北米、欧州を中心に増加してきている。また、化学工業品は、写真用材料、医薬品、染料・顔料・インキなどが主品目となっている。さらに、繊維製品・同原料は、シェアがここ数年減少傾向にあり、地域別には北米向の減少が目立っている。

輸出額の推移を指数でみると、表1のとおりで、54年を100として62年においては、静岡県合計202で、全国計167に比しはるかに高くなっている。品目別には、雑製品が355と

表 1. 静岡県輸出額の品目別指数推移（指数51年＝100）

区 分		51年	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62
輸 出	食 料 品・動 植 物	100	81	85	83	112	99	92	88	83	69	52	33
	原材料・鉱物性生産品	100	—	—	—	—	—	—	—	223	—	—	—
	化 学 工 業 生 産 品	100	100	102	130	195	192	235	241	243	245	200	232
	木 製 品・同 原 料	100	101	48	28	49	34	28	34	39	21	5	6
	紙 製 品・同 原 料	100	114	117	167	220	176	190	91	98	97	75	86
	織 維 製 品・同 原 料	100	96	83	85	99	109	111	110	149	124	85	79
	金 属 製 品・同 原 料	100	143	151	69	137	164	162	220	342	272	225	230
	機 械 類・輸 送 用 機 器	100	124	121	116	169	203	196	173	195	235	202	213
	雑 製 品	100	115	141	145	192	255	241	305	312	306	279	355
	合 計	100	117	117	115	163	191	187	177	198	219	187	202
	全 国 計	100	109	103	113	147	168	173	175	202	210	177	167

(資料：図1に同じ)

最も伸びが高く、次いで化学工業生産品232，金属製品・同原料（主にアルミニウム及び製品）230，機械類・輸送用機器213の順となっている。

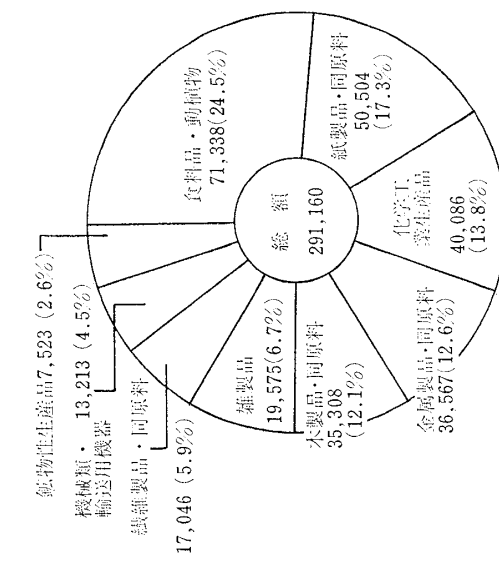
(B) 輸 入

輸入について、品目別でみると、食料品・動植物が最も多く24.5%を占めており、次いで紙製品・同原料17.3%，化学工業生産品13.8%，金属製品・同原料12.6%，木製品・同原料12.1%，雑製品6.7%の順となっている（図4参照）。地域別には、北米が36.3%で首位を占め、東南アジア20.9%，欧州15.6%，オセアニア7.3%，と次いでいる（図5参照）。

主要品目別に輸入をみると、食料品・動植物は採油用種及び果実（大豆等），魚，穀物・穀粉などが主なもので、これらで輸入額全体の18.3%を占めている。62年は前年に比し、魚は22.3%増となっているが、採油用種及び果実，穀物・穀粉はそれぞれ23.3%，20.2%の減となっている。これらの輸入の地域別は、北米40.9%，東南アジア25.6%，欧州8.7%などとなっている。なお、紙製品・同原料は、その99.2%が製紙原料となっており、主要地域は北米で約70%のシェアを占めている。また、化学工業生産品は、無機・有機化学品，医薬品などが主なもので、主要地域は欧州（約50%のシェア）となっている。

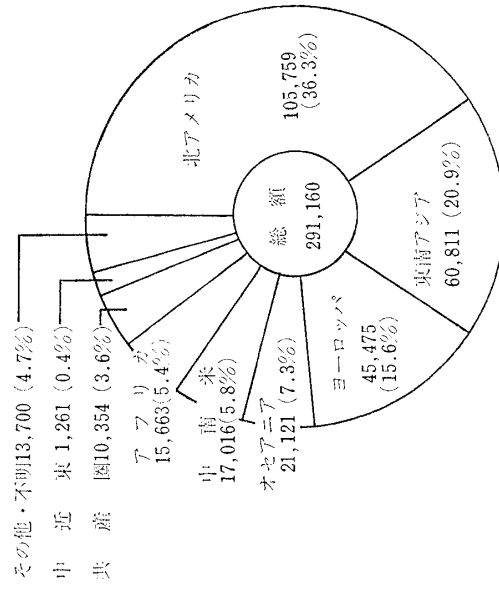
さらに、指数（51年＝100）で輸入額の推移をみると、表2のとおりで、静岡県合計では昭和55年から59年にかけてやや増加しているが、全般的には横ばいで、昭和62年には100となっており、全国計とほぼ似たような推移をたどっている。品目別には、食料品・動植物（62年72）及び紙製品・同原料（同90）が伸び悩み減少の傾向に対して、化学工業

図 4. 静岡県品目別輸入状況 (昭和62年)
(単位: 百万円)



(資料: 図 1 に同じ)

図 5. 静岡県地域別輸入状況 (昭和62年)
(単位: 百万円)



(資料: 図 1 に同じ)

表 2. 静岡県輸入額の品目別指数推移（指数51年＝100）

区 分		51年	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62
輸 入	食 料 品・動 植 物	100	108	87	107	115	107	100	128	115	103	79	72
	原材料・鉱物性生産品	100	97	70	106	195	187	179	81	128	92	36	18
	化 学 工 業 生 産 品	100	98	104	147	175	185	183	193	195	240	187	177
	木 製 品・同 原 料	100	99	78	101	120	74	97	93	97	95	61	98
	紙 製 品・同 原 料	100	98	94	104	153	116	114	104	112	101	58	90
	繊維製品・同原料	100	103	88	104	164	141	153	127	150	123	123	103
	金 属 製 品・同 原 料	100	277	349	762	1,133	1,131	1,050	1,066	1,427	1,345	651	1,612
	機械類・輸送用機器	100	266	149	278	166	136	321	268	572	569	1,116	508
	雑 製 品	100	73	103	106	220	239	518	406	502	468	333	407
	合 計	100	104	89	115	153	136	141	129	144	133	96	100
全 国 計		100	99	87	126	166	164	170	156	168	162	112	103

(資料：図1に同じ)

生産品（同177）が、最近伸び悩みにはあるが、全般的には増加の傾向となっている。なお、伸びの著しいのは、金属製品・同原料（アルミニウム及び製品）、機械類・輸送用機器（自動車・同部品、その他電気製品）、雑製品（計測・精密・医療用機器、玩具・遊戯具・運動用品）で、昭和62年にはそれぞれ、1,612, 508, 407となっている。

(2) 貿易港利用状況

静岡県の昭和61年における輸出額及び輸入額の貿易港利用状況は、下記のとおりとなっている。

(A) 輸 出

輸出額における貿易港利用状況は、表3に示すとおりで、清水港が46.9%と約半数近くを占め、次いで横浜港10.8%、名古屋港9.7%、東京港6.8%の順となっている。なお、神戸港、大阪港は、2.0%、0.4%と利用率は低いものとなっている。

なお、清水港の利用状況を品目別にみると、自動車・二輪自動車を中心とした機械類・輸送用機器が最も多く清水港輸出額の82.9%を占め、次いで雑製品11.4%、食料品・動植物2.1%の順となっている。

(B) 輸 入

輸入額における貿易港利用状況は、表4に示すとおりで、清水港が45.8%と最も多く、

表 3. 貿易港別利用割合

業 種 別	規模	輸出額	清 水 港		田子の浦港		御 前 崎 港		東 京 港	
			金 額	率	金 額	率	金 額	率	金 額	率
食 料 品・動 植 物	大	6,680	2,321	33.7					332	5.0
	中小	16,636	9,616	57.8					1,399	8.4
	計	23,316	11,937	51.2					1,731	7.4
化 学 工 業 生 産 品	大	61,364	6,127	10.0					9,095	14.8
	中小	5,134	1,037	20.2	340	6.6			230	4.5
	計	66,498	7,164	10.8	340	0.5			9,325	14.0
木 製 品・同 原 料	大	23		0.0						
	中小	192	30	15.6					24	12.5
	計	215	30	14.0					24	11.2
紙 製 品・同 原 料	大	7,613	995	13.1					747	9.8
	中小	1,578	433	27.4					168	10.6
	計	9,191	1,428	15.5					915	10.0
繊 維 製 品・同 原 料	大	29,594	2,583	8.7					954	3.2
	中小	16,042	1,125	7.0						
	計	45,636	3,708	8.1					954	2.1
金 属 製 品・同 原 料	大	18,086	6,965	38.5					922	5.1
	中小	4,021	1,605	39.9					1,015	25.3
	計	22,107	8,570	38.8					1,937	8.8
機 械 類・輸 送 用 機 器	大	839,812	466,047	55.5					15,626	1.9
	中小	35,180	14,291	40.6					1,911	5.4
	計	874,992	480,338	54.9					17,537	2.0
雑 製 品	大	181,745	57,566	31.7					51,425	28.3
	中小	12,668	8,680	68.5					343	2.7
	計	194,413	66,246	34.1					51,768	26.6
合 計	大	1,144,917	542,604	47.4					79,101	6.9
	中小	91,451	36,817	40.3	340	0.4			5,090	5.6
	計	1,236,368	579,421	46.9	340	0.0			84,191	6.8

(資料：静岡県「昭和62年度静岡県貿易事情調査報告書」)

次いで横浜港8.0%，東京港7.1%，田子浦港6.5%，空港5.9%，名古屋港4.6%となっている。輸入においては、製紙原料などの一次産品輸入により田子浦港のシェアが比較的大きくなっており、また航空貨物も比較的大きなシェアとなっている。

なお、清水港の利用状況を品目別にみると、食料品・動植物が38.2%を占め最も多く、次いで機械類・輸送用機器15.6%，木製品・同原料12.3%の順となっている。

国際物流と内陸基地

(昭和61年静岡県輸出)

(金額：百万円 率：%)

横 浜 港		名 古 屋 港		大 阪 港		神 戸 港		航 空 貨 物		そ の 他		不 明	
金 額	率	金 額	率	金 額	率	金 額	率	金 額	率	金 額	率	金 額	率
447	6.7	100	1.5			90	1.3	1	0.0			3,389	50.7
3,182	19.1	4	0.0			293	1.8	9	0.1	14	0.1	2,119	12.7
3,629	15.6	104	0.4			383	1.6	10	0.0	14	0.1	5,508	23.6
34,638	56.4	158	0.3	551	0.9	814	1.3	7,173	11.7	143	0.2	2,675	4.4
2,366	46.1	3	0.1	255	5.0	86	1.7	182	3.5	1	0.0	634	12.3
36,994	55.6	161	0.2	806	1.2	900	1.4	7,355	11.1	144	0.2	3,309	5.0
626.1		1773.9											0
8	4.2	53	27.6									77	40.1
14	6.5	70	32.6									77	35.8
3,270	43.0			9	0.1	39	0.5					2,553	33.5
261	16.5	291	18.4			350	22.2					75	4.8
3,531	38.4	291	3.2	9	0.1	389	4.2					2,628	28.6
2,972	10.0	624	2.1	3,027	10.2	13,456	45.5	735	2.5	126	0.4	5,117	17.3
11	0.1	4	0.0	846	5.3	7,295	45.5	22	0.1	2,187	13.6	4,552	28.4
2,983	6.5	628	1.4	3,873	8.5	20,751	45.5	757	1.7	2,313	5.1	9,669	21.2
8,653	47.8	1,211	6.7			47	0.3	208	1.2			80	0.4
926	23.0	68	1.7	134	3.3	211	5.3	29	0.7	11	0.3	22	0.5
9,579	43.3	1,279	5.8	134	0.6	258	1.2	237	1.1	11	0.0	102	0.5
23,087	2.7	105,418	12.6	119	0.0	724	0.1	8,809	1.0	122,142	14.5	97,839	11.7
9,615	27.3	3,418	9.7	134	0.4	428	1.2	292	0.8	111	0.3	4,980	14.2
32,702	3.7	108,836	12.4	253	0.0	1,152	0.1	9,101	1.0	122,253	14.0	102,819	11.8
43,570	24.0	7,405	4.1	224	0.1	99	0.1	1,818	1.0	299	0.2	19,339	10.6
699	5.5	663	5.2	129	1.0	911	7.2	369	2.9			874	6.9
44,269	22.8	8,068	4.1	353	0.2	1,010	0.5	2,187	1.1	299	0.2	20,213	10.4
116,633	10.2	114,933	10.0	3,930	0.3	15,269	1.3	18,744	1.6	122,710	10.7	130,993	11.4
17,068	18.7	4,504	4.9	1,498	1.6	9,574	10.5	903	1.0	2,324	2.5	13,333	11.6
133,701	10.8	119,437	9.7	5,428	0.4	24,843	2.0	19,647	1.6	125,034	10.1	144,326	11.7

(3) 貿易の業態と動向

静岡県の貿易活動について、県によるアンケート調査（昭和62年1月～12月の1年間、貿易関連の1,115企業対象、回収率61.1%）が行われているが、その調査結果によれば、概要次のような貿易の業態と動向となっている。

表 4. 貿易港別利用割合

業 種 名	規模	輸入額	清 水 港		田子の浦港		御 前 崎 港		東 京 港	
			金 額	率	金 額	率	金 額	率	金 額	率
食 料 品・飲 食 物	大	68,176	42,951	63.0	1,364	2.0			6,744	9.9
	中小	9,573	4,289	44.8					2,651	27.7
	計	77,749	47,240	60.8	1,364	1.8			9,395	12.1
鉱 物 性 生 産 品	大	14,399	13,525	93.9	354	2.5			33	0.2
	中小	785	113	14.4	528	7.3				
	計	15,184	13,638	89.8	882	5.8			33	0.2
化 学 工 業 生 産 品	大	39,761	7,759	19.5	522	1.3			3,707	9.3
	中小	2,532	561	22.2					72	2.8
	計	42,293	8,320	19.7	522	1.2			3,779	8.9
木 製 品・同 原 料	大	18,532	14,275	77.0	728	3.9	430	2.3	127	0.7
	中小	3,305	968	29.3	42	1.3	582	17.6	506	15.3
	計	21,837	15,243	69.8	770	3.5	1,012	4.6	633	2.9
紙 製 品・同 原 料	大	32,633	12,732	39.0	13,676	41.9	71	0.2	1,312	4.0
	中小	105	80	76.2						
	計	32,738	12,812	39.1	13,676	41.8	71	0.2	1,312	4.0
繊 維 製 品・同 原 料	大	16,031	492	3.1	291	1.8				
	中小	4,351	338	7.8					1,254	28.8
	計	20,382	830	4.1	291	1.4			1,254	6.2
金 属 製 品・同 原 料	大	14,558	3,991	27.4	155	1.1			189	1.3
	中小	196	95	48.5					82	1.8
	計	14,754	4,086	27.7	155	1.1			271	1.8
機 械 類・輸 送 用 機 器	大	28,042	18,828	67.1					1,994	7.1
	中小	967	443	45.8					15	1.6
	計	29,009	19,271	66.4					2,009	6.9
雑 製 品	大	14,687	1,676	11.4					134	0.9
	中小	1,316	437	33.2					307	23.3
	計	16,003	2,113	13.2					441	2.8
合 計	大	246,819	116,229	47.1	17,090	6.9	501	0.2	14,240	5.8
	中小	23,130	7,324	31.7	570	2.5	582	2.5	4,887	21.1
	計	269,949	123,553	45.8	17,660	6.5	1,083	0.4	19,127	7.1

(資料：表 3 に同じ)

(A) 企業の輸出に対する動向と対応

輸出が増加した地域があるとした企業は約 3 分の 1 となっており、その地域別内訳は、東南アジア（構成比40.1%）、北米（同21.9%）、欧州（同20.3%）、共産圏（同8.1%）の順となっている。

一方、輸出が減少した地域があるとした企業は約 4 割となっており、その地域別内訳は

国際物流と内陸基地

(昭和61年静岡県輸入)

(金額：百万円. 率：%)

横 浜 港		名 古 屋 港		大 阪 港		神 戸 港		航 空 貨 物		そ の 他		不 明	
金 額	率	金 額	率	金 額	率	金 額	率	金 額	率	金 額	率	金 額	率
3,756	5.5	1,184	1.7	1,759	2.6	696	1.0	655	1.0	102	0.1	8,965	13.1
1,064	11.1	316	3.3	108	1.1	485	5.1	193	2.0	27	0.3	440	4.6
4,820	6.2	1,500	1.9	1,867	2.4	1,181	1.5	848	1.1	129	0.2	9,405	12.1
3	0.0	91	0.6									393	2.7
113	14.4											31	3.9
116	0.8	91	0.6									16,424	2.8
5,551	14.0	391	1.0	11	0.0	407	1.0	4,869	12.2	34	0.1	510	41.5
1,057	41.7	81	3.2			101	4.0	147	5.8	2	0.1	17,511	20.2
6,608	15.6	472	1.1	11	0.0	508	1.2	5,016	11.9	36	0.1	021	40.2
167	0.9	375	2.0							130	0.7	2,300	12.4
505	15.3	278	8.4	67	2.0	17	0.5	38	1.1	241	7.3	61	1.9
672	3.1	653	3.0	67	0.3	17	0.1	38	0.2	371	1.7	2,361	10.8
4,024	12.3	491	1.5	11	0.0					316	1.0		0
23	21.9											2	1.9
4,047	12.4	491	1.5	11	0.0					316	1.0	2	0.0
1,050	6.5	5,526	34.5	566	3.5	226	1.4			4,873	0.4	3,007	18.8
584	13.4	378	8.7			1,499	34.5	33	0.8			265	6.1
1,634	8.0	5,904	29.0	566	2.8	1,725	8.5	33	0.2	4,873	23.9	3,272	16.1
554	3.8	314	2.2							102	0.7	9,253	63.6
8	4.1	1	0.5					1	0.5			9	4.6
562	3.8	315	2.1					1	0.0	102	0.7	9,262	62.8
2,108	7.5	1,581	5.6					1,246	4.4			2,285	8.2
144	14.9					148	15.3	211	21.8			6	0.6
2,252	7.8	1,581	5.4			148	0.5	1,457	5.0			2,291	7.9
533	3.6	1,382	9.4					8,573	58.4	576	3.9	1,813	12.8
239	18.2	118	9.0	1	0.1	11	0.8	88	6.7	2	0.2	113	8.6
772	4.8	1,500	9.4	1	0.0	11	0.1	8,561	54.1	578	3.6	1,926	12.0
17,746	7.2	11,335	4.6	2,347	1.0	1,329	0.5	15,343	6.2	6,133	2.5	44,526	18.0
3,737	16.2	1,172	5.1	176	0.8	2,261	9.8	711	3.1	272	1.2	1,438	6.2
21,483	8.0	12,507	4.6	2,523	0.9	3,590	1.3	16,054	5.9	6,405	2.4	45,964	17.0

北米（構成比37.7%）、東南アジア（同25.0%）、欧州（同12.3%）の順となっている。

なお、今後積極的に輸出をはかりたい地域があるとした企業は36.4%を占めており、その地域別内訳は、東南アジア（構成比32.9%）、北米（同29.5%）、欧州（同24.2%）の順となっている。

さらに、輸出比率と将来計画についてみると、輸出比率が10%以下の企業が約6割とな

流通問題研究

っているが、このうち12.3%が将来輸出比率を高めたい考えとなっている。また全体では、12.8%の企業が将来輸出比率を高めたい計画であるが、反面、減少させたい計画の企業は21.0%となっており、内需指向を強める企業の増加傾向がみられている。

(B) 企業の輸入に対する動向と対応

輸入が増加した地域があるとした企業は28.1%となっており、その地域内訳は、東南アジア（構成比42.5%）、北米（同23.1%）、欧州（同18.1%）、共産圏（同10.6%）の順となっている。

なお、今後積極的に輸入をはかりたい地域があるとした企業は25.3%で、その地域別内訳は、東南アジア（構成比46.5%）、北米（同26.4%）、欧州（同13.9%）、共産圏（同7.6%）の順となっている。輸入を積極的にはかりたいとする企業の約半数近くが東南アジアを対象として検討している。

(C) 直接貿易比率

直接貿易比率が10%以下の企業が約6割を占めている。一方、直接貿易比率が50%を越えている企業は、大企業においては30.2%、中小企業においては25.4%となっている。

(D) 清水港の利用

清水港の利用実績のある企業は約3分の2に達している。なお、利用増の傾向にある企業が15.1%、利用減の傾向にある企業が17.8%となっている。

(D) 海外企業との技術提携

企業の18.3%が技術輸出をしており、また、12.0%が技術輸出する計画をもっている。これらの実績・計画とも大企業が大部分を占めているが、中小企業も、その6.8%は現在技術輸出をしており、8.0%は技術輸出する計画を持っている。

(4) 貿易振興・国際化推進対策

最近、国際経済環境の急速な変化にともない、海外生産の進展や製品・部品などの輸入拡大など、企業の海外への事業展開が大幅に進行しつつある。静岡県においては、県内企業がこのような経済の国際化に円滑に対応し、事業の発展と経営基盤の強化をはかるため、次のような対策を推進している。

(A) 貿易振興策

貿易の振興をはかるため、貿易情報の収集、諸調査、関係業界団体の指導、育成など下

記の方策を進める。

- ① 貿易情報の収集・提供
- ② 貿易業態調査の実施
- ③ 貿易関係団体の指導，育成
- ④ 貿易関係セミナーの開催，支援
- ⑤ 展示会，見本市等への参加
- ⑥ ワールド・インポート・フェアの開催
- ⑦ 貿易関係手形の輸出損失補償対応
- ⑧ 貿易業者名簿の作成

(B) 国際講座の開催，海外事務所の整備

国際ビジネス講座として，海外ビジネス講座，海外進出基礎講座，国際化推進アドバイザー養成講座などを開催する。

また，海外事務所として，これまでのロサンゼルス駐在員事務所，(社)静岡県国際経済振興会ロサンゼルス共同事業所に加え，昭和63年にシンガポール海外事務所を設置，その拡充整備をはかる。

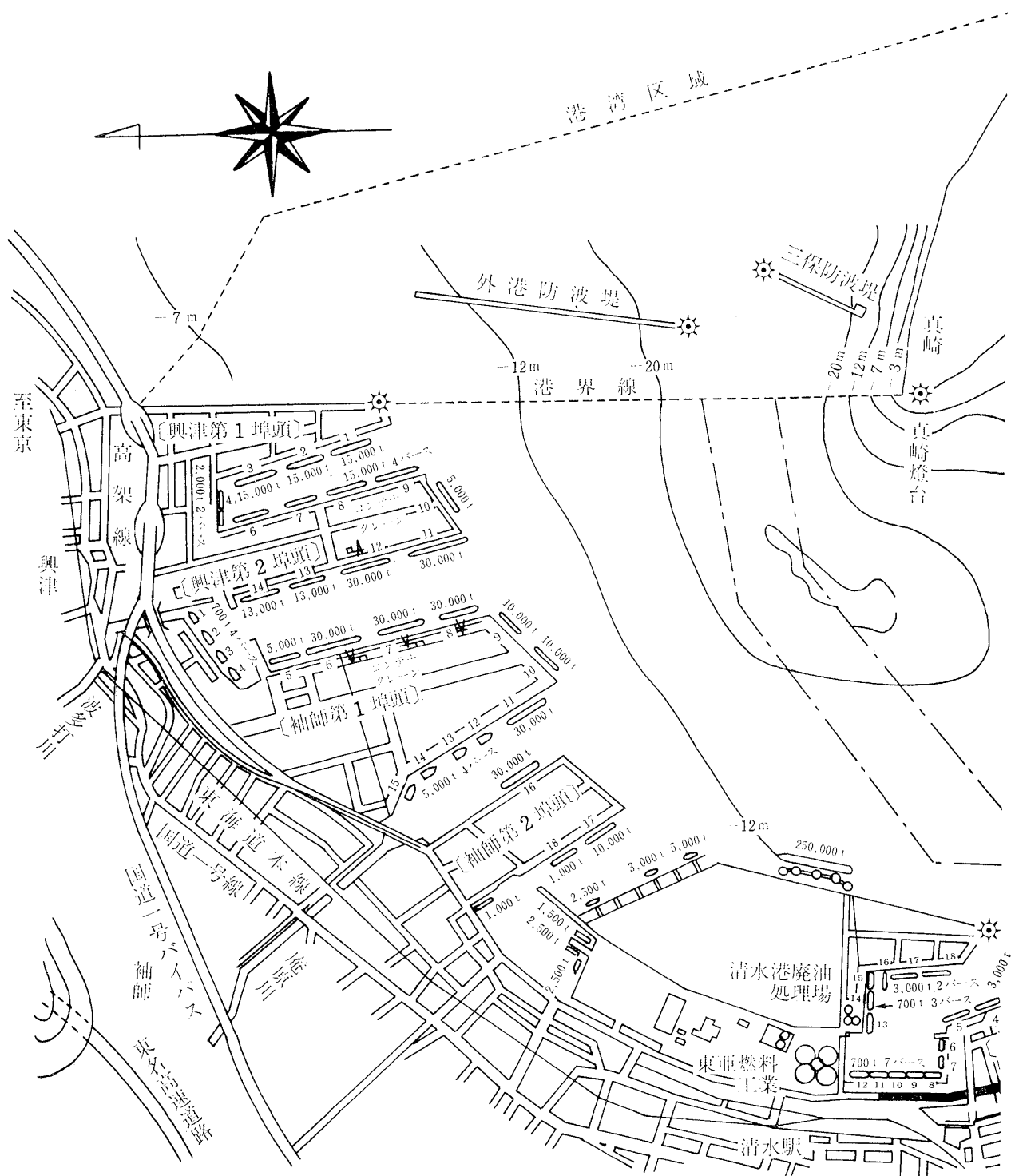
(C) 中小企業の国際化・海外活動の促進

海外進出や新商品開発を目指す中小企業に対し，関連する海外経済情報を収集・提供するなど下記により，中小企業の国際化や円高対策の円滑な促進をはかる。

- ① 中小企業の国際化に関する相談・指導
- ② 海外共同事務所の利用促進
- ③ 北米での企業活動の支援
- ④ 海外共同通信の充実強化
- ⑤ 中小企業国際経済情報の収集，提供

(D) 浜松内陸コンテナ基地の機能充実

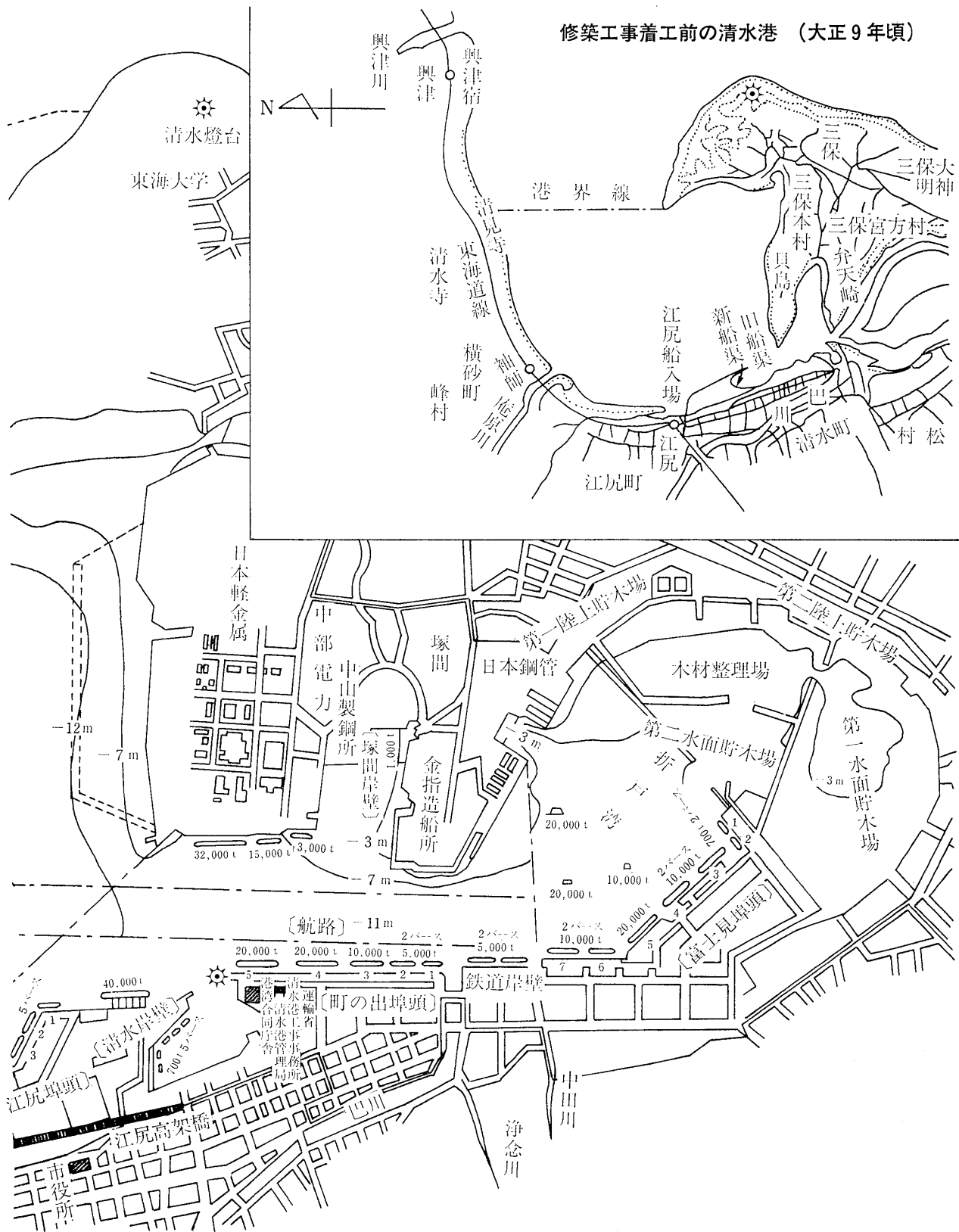
浜松内陸コンテナ基地の適正な運営並びにターミナル・ステイタス（海運同盟指定）対策などを行い，基地利用の推進と基地機能の充実をはかる。



(資料：静岡県清水港管理局「昭62年清水港統計年報」)

平面図

修築工事着工前の清水港（大正9年頃）



4. 清水港と国際物流

(1) 清水港の概要

清水港は、明治30年に開港外貿易港に、明治32年に開港場に指定され、その後、昭和27年に特定重要港湾に指定されている。また、同27年には清水港務所を清水港管理事務所（昭和53年に清水港管理局に改組）と改め、静岡県が管理主体となっている。なお、昭和27年から49年にかけて興津第2埠頭8号及び9、10、11号岸壁が供用開始となっており、さらに昭和57年に神師第1埠頭コンテナターミナルがオープンしている（図6参照）。

入港船舶は、総トン数はほぼ年々増加してきているが、隻数は横ばいの傾向となっている。昭和62年においては、9,800隻、36,979,042総トンの入港実績となっている。その内訳は外航船が2,183隻、30,322,194総トン、内航船が7,617隻、5,027,064総トンとなっており、総トン数では外航船が入港船舶の約87%を占めている。なお、外航船の2,183隻を国籍別にみると、日本船が733隻で入港船舶の33.6%を占め、以下パナマ船、韓国船、リベリア船が833隻で38.2%、フィリピン船ほか41カ国船が617隻で28.7%となっている。また定期船は699隻、17,923,357総トンで、外航船の隻数で32.0%、総トン数で59.1%を占めている。

海上出入貨物についてみると、表5に示すとおり、年々増加の傾向をたどっており、昭和62年においては、17,267千トンとなっている。このうち外国貿易（輸出入）貨物は9,557千トンで約4割近くを占めている。

外国貿易貨物のうち、輸出貨物は3,142千トンで、約3割を占めている。輸出貨物の品目別では、輸送用機械（自動車、二輪自動車、その他）が第1位で総輸出量の77.5%を占め、その主な輸出先は、北米向けが44.9%、欧州34.7%、アジア16.2%の順となっている。第2位はその他の機械で総輸出量の9.7%を占め、その輸出先は北米、アジア、欧州で99.0%を占めている。

輸入貨物は6,415千トンで、主な品目は、原木（主輸入先はマレーシア、北米）が首位で27.0%を占め、次いでその他木材（同オーストラリア）が17.3%、その他金属鉱（同マレーシア、オーストラリア）12.3%、米・雑穀・豆（同北米）10.7%となっている（図7参照）。

(2) コンテナ船輸送と国際物流

(A) コンテナ船航路及びコンテナターミナル

清水港に北米西岸航路のコンテナ第一船パシフィックバンカー号が昭和45年に入港した

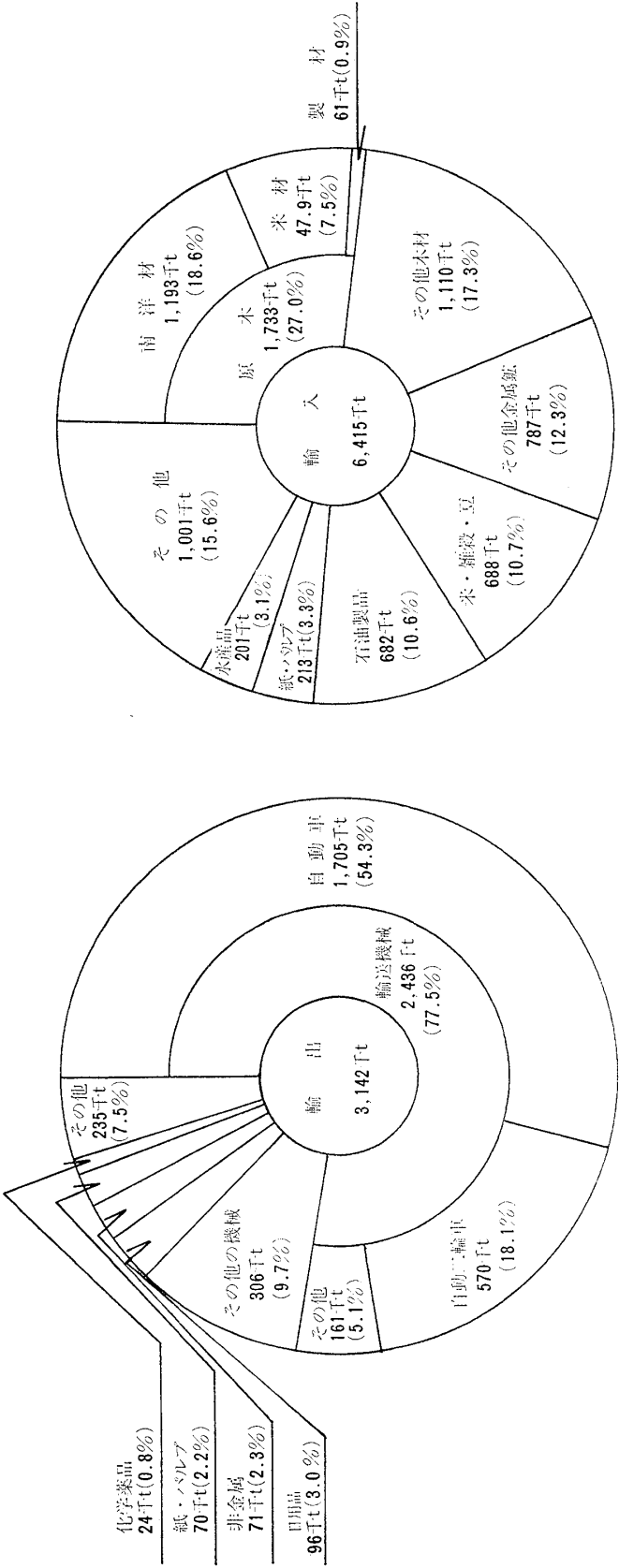
表 5. 清水港海上出入貨物の年次表

(単位：トン)

区分 年次	合 計			外 国 貿 易			内 国 貿 易		
	計	輸 移 出	輸 移 入	計	輸 出	輸 入	計	移 出	移 入
昭和50年	12,925,608	2,640,698	10,284,910	7,353,840	670,291	6,683,549	5,571,768	1,970,407	3,601,361
昭和51年	13,424,920	2,814,255	10,610,665	8,134,455	776,000	7,358,455	5,290,465	2,038,255	3,252,210
昭和52年	14,491,341	3,770,885	10,720,456	8,553,045	1,337,943	7,215,102	5,938,296	2,432,942	3,505,354
昭和53年	14,974,926	4,007,089	10,967,837	8,968,720	1,580,555	7,388,165	6,006,206	2,426,534	3,579,672
昭和54年	14,507,148	4,038,105	10,469,043	8,434,701	1,643,834	6,790,867	6,072,447	2,394,271	3,678,176
昭和55年	15,772,381	4,687,429	11,084,952	9,706,143	2,066,010	7,640,133	6,066,238	2,621,419	3,444,819
昭和56年	14,259,623	4,927,549	9,332,074	8,292,249	2,380,352	5,911,897	5,967,374	2,547,197	3,420,177
昭和57年	14,276,871	4,676,026	9,600,845	8,429,436	2,472,072	5,947,364	5,847,435	2,203,954	3,643,481
昭和58年	14,514,383	4,930,087	9,584,296	8,259,531	2,736,522	5,523,009	6,254,852	2,193,565	4,061,287
昭和59年	15,876,910	5,340,124	10,536,786	8,838,879	2,719,095	6,119,784	7,038,031	2,621,029	4,417,002
昭和60年	15,513,076	5,343,276	10,169,800	8,595,093	2,858,523	5,736,570	6,917,983	2,484,753	4,433,230
昭和61年	16,405,472	5,809,538	10,595,934	9,114,628	2,960,158	6,154,470	7,290,844	2,849,380	4,441,464
昭和62年	17,266,812	6,069,504	11,197,308	9,556,917	3,142,155	6,414,762	7,709,895	2,927,349	4,782,546

(資料：図6に同じ)

図 7. 清水港海上出入貨物の品種別構成（外資貨物62年）



(資料：図6に同じ)

のを始めとして、昭和47年には、ナホトカ航路のコンテナ船、及び北米西岸航路（PSW）のコンテナ船が寄港を開始しており、さらに、昭和49年に東南アジア航路のコンテナ第一船テンドン号が、昭和51年にアフリカ航路のコンテナ第一船アルペン号が入港している。また、昭和52年には北米西岸航路（PNW）のコンテナ船が、昭和57年には北米東岸航路のコンテナ船が寄港を開始しており、なお、昭和58年に欧州航路及び南アフリカ航路のコンテナ船が、昭和63年に豪州（東南）航路のコンテナ船が寄港を開始している。

昭和62年におけるコンテナ船入港実績は、表6に示すとおりで、フルコンテナ船が486隻、14,964千総トンとなっており、コンテナ積在来船が128隻、374千総トンとなっている。また、フルコンテナ船の主な航路は、北米西岸（PNW, PSW）、北欧、東南アフリカ、印パ・ペルシャ湾、インドネシア、ナホトカの各航路となっている。

なお、清水港のコンテナターミナルは、表7に示すように、現在、袖師第1埠頭に水深-12m、3バース720m、138千 m^2 、ガントリークレーン3基が、興津第2埠頭に水深-12m、2バース440m、67千 m^2 、ガントリークレーン1基が整備されている。また、こ

表6. 清水港コンテナ船及びコンテナ貨物の航路別一覧表（昭和62年）

航路別 区 分	フルコンテナ船		セミコンテナ船		コンテナ積在来船		コンテナ貨物量(トン)	
	隻数	総トン数	隻数	総トン数	隻数	総トン数	輸 出	輸 入
合 計	486	14,964,381	—	—	128	374,412	1,418,228	461,377
2. 北米西岸 (P. N. W)	108	3,080,490	—	—	54	501,674	216,690	128,522
2. 北米西岸 (P. S. W)	182	5,484,533	—	—	—	—	618,859	162,614
3. 北 米 東 岸	1	43,325	—	—	—	—	—	1,235
5. 北 欧	80	4,294,420	—	—	—	—	340,284	78,181
6. 北 東 地 中 海	4	77,804	—	—	4	55,678	21,811	1,107
7. 南 米 西 岸	—	—	—	—	13	187,627	72	20,420
8. 南米東岸 (パナマ経由)	1	16,844	—	—	3	45,540	167	810
10. 東 南 ア フ リ カ	25	774,759	—	—	1	12,213	16,504	36,508
12. 豪州・ニュージーランド	—	—	—	—	2	19,881	—	—
14. 印 パ・ペ ル シ ャ 湾	19	611,254	—	—	38	491,642	45,679	7,378
16. イ ン ド ネ シ ア	25	308,345	—	—	6	23,591	57,895	2,856
17. タ イ・イ ン ド シ ナ	—	—	—	—	1	698	38	—
20. フ ィ イ リ ピ ン	—	—	—	—	6	35,868	—	3,974
22. 台 湾	—	—	—	—	—	—	—	—
24. 中 国	5	35,236	—	—	—	—	4,598	—
25. ナ ホ ト カ	36	237,371	—	—	—	—	95,631	17,772

- (注) 1. フルコンテナ船とは、船倉の全部がセル構造の船
 2. セミコンテナ船とは、船倉の一部がセル構造の船、セル構造を有しないコンテナ専用船、ラッシュ船
 3. コンテナ積在来船とは、コンテナを1個以上積載した在来船

(資料：図6に同じ)

表 7. 清水港コンテナターミナルの概要

(1) 柚師第1埠頭

総面	積	138千m ²
コンテナ蔵置能力	壁	9,400TEU
岸理棟	3バース	720m 水深 -12m
メンテナンssショップ	鉄筋コンクリート3階建	延1,417m ²
	2棟 No.1	1,064m ² (荷役機械用)
	No.2	1,284m ² (コンテナ修理用)
デ	12レーン	
冷凍電源設備	120個	220V/60A
船舶給水施設	15箇所	
岸壁電話施設	9箇所	
照明設備	夜間照明設備	6基
荷役機械	ガントリークレーン	3基
	1号機	2号機 3号機
	(川鉄鉄構)	(日本網管) (三井造船)
	(吊上荷重)	43.5 t 45.0 t 46.4 t
	(定格荷重)	30.5 t 30.5 t 30.5 t
	(アウト・リーチ)	32m 31.8m 32m
	(バック・リーチ)	12.0m 12.0m 12.0m
	(全揚程)	36.3m 37.0m 38.3m
	トランスデナー	7基 (タイヤ式橋型)
	(定格荷重)	30.5 t
	コンテナフックリフト	9台
	(15 t 9台)	
	ヤードトラクター	17台 } 興津と共用
	ヤードシヤシー	17台 }

(資料：静岡県清水港管理局「昭和63年度版清水港要覧」)

(2) 興津第2埠頭

総面	積	67千m ²
コンテナ蔵置能力	壁	2,100TEU
岸理棟	2バース	440m 水深 -12m
船舶給水施設	8箇所	
岸壁電話施設	6箇所	
照明設備	夜間照明設備	5基
荷役機械	ガントリークレーン	1基 (日立)
	(吊上荷重)	37.5 t
	(定格荷重)	30.5 t
	(アウト・リーチ)	30.8m
	(バック・リーチ)	7.5m
	(全揚程)	33.3m
	トランスデナー	1基 (タイヤ式橋型)
	(定格荷重)	30.5 t
	コンテナフックリフト	2台
	(40 t 1台, 15 t 1台)	

表 8. 清水港コンテナ貨物の年次表

(単位：トン)

貿易別 年別	外 貿 易 物 量			外貨物のうちコンテナ貨物量			輸出のコン テナ 比率(%) $\frac{(B)}{(A)}$ ×100
	合 計	輸 出 (A)	輸 入	合 計	輸 出 (B)	輸 入	
昭和51年	8,134,455	776,000	7,358,455	315,810	258,415	57,395	33.3
昭和52年	8,553,045	1,337,943	7,215,102	494,635	406,301	88,334	30.4
昭和53年	8,968,720	1,580,555	7,388,165	528,344	432,241	96,103	27.4
昭和54年	8,434,701	1,643,834	6,790,867	563,893	477,690	86,203	29.1
昭和55年	9,706,143	2,066,010	7,640,133	643,969	515,214	128,755	24.9
昭和56年	8,292,249	2,380,352	5,991,897	730,819	645,766	85,053	27.1
昭和57年	8,429,436	2,472,072	5,957,364	1,036,523	881,135	155,388	35.6
昭和58年	8,259,531	2,736,522	5,523,009	1,349,112	1,059,718	289,394	38.7
昭和59年	8,838,824	2,719,095	6,119,729	1,510,315	1,175,602	334,713	43.2
昭和60年	8,595,093	2,858,523	5,736,570	1,724,908	1,374,377	350,531	48.1
昭和61年	9,114,628	2,960,158	6,154,470	1,685,557	1,325,579	359,978	44.8
昭和62年	9,556,917	3,142,155	6,414,762	1,879,605	1,418,228	461,377	45.1

(資料：静岡県清水港管理局「昭和62年清水港統計年報」)

これらのコンテナターミナルの直背地には、公共の CFS（有効スペース4,550m²）や連合海貨上屋（1棟31,404m²）、その他公共及び民間の上屋が多数整備されている。

(B) 輸出入コンテナ貨物の取扱実績

清水港における輸出入コンテナ貨物取扱量は、年々順調な伸びを示しており、昭和62年には、輸出1,418千トン、輸入461千トン、合計1,880千トンとなっている（表8参照）。外貿輸出貨物量に占める輸出コンテナ貨物量の割合（輸出コンテナ化率）も昭和51年の33.3%から昭和62年には45.1%と高くなっている。

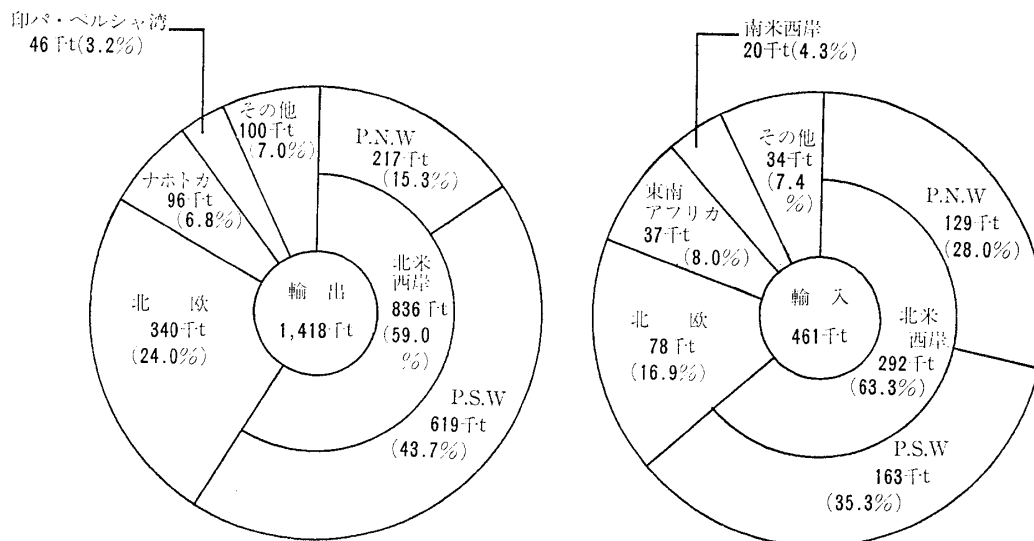
航路別には、輸出では、北米西岸航路が59.0%を占め最も多く、次いで北欧航路24.0%、ナホトカ航路6.8%、印パ・ペルシャ湾航路3.2%となっており、輸入では、北米西岸63.3%、北欧16.9%、東南アフリカ8.0%、南米西岸4.3%の実績となっている（図8参照）。

なお、品種別についてみると、輸出においては、輸送機械が64.2%と圧倒的に大きな割合を占めており、その他機械20.0%、日用品6.7%、紙・パルプ1.9%と次いでいる。また、輸入においては、くずものが22.6%と首位で、紙・パルプ21.5%、その他非金属鉱物14.8%、原木11.5%、その他化学工業品6.0%、その他食料工業品5.0%、植物性製造飼肥料4.8%の順となっている（図9参照）。

(C) コンテナ貨物の流動状況

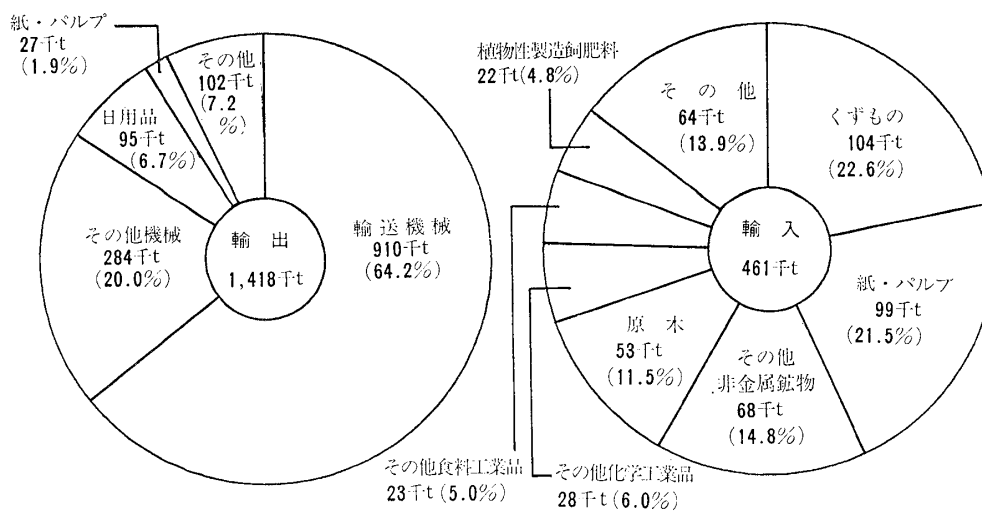
清水港の主な背後地である静岡・長野・山梨県について、コンテナ貨物の流動状況を、運輸省港湾局「昭和61年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査報告書」によってみると、概

図 8. 清水港コンテナ貨物（昭和62年）
（航路別構成）



(資料：表 8 に同じ)

図 9. 清水港コンテナ貨物（昭和62年）
（品種別構成）



(資料：表 8 に同じ)

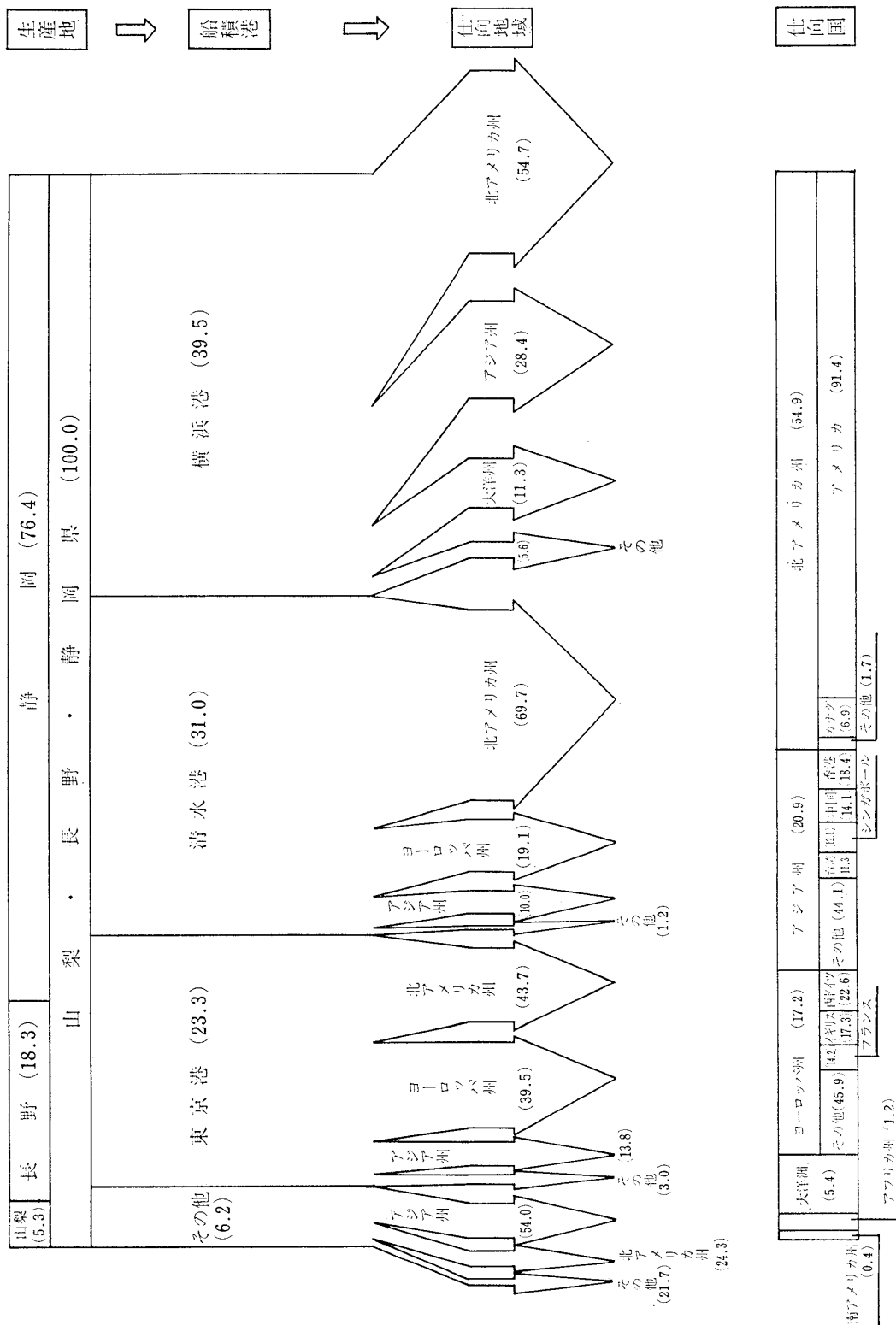
要次のとおりとなっている。

輸出コンテナ貨物の生産地→船積港→仕向地域の流動状況は、図10に示すとおりである。すなわち、静岡・長野・山梨県地方のコンテナ貨物の生産地は、静岡県が76.4%と大部分を占めており、次いで長野県が18.3%，山梨県が5.3%となっている。これらの貨物の積出港は、横浜港が39.5%と首位を占め、次いで清水港が31.0%，東京港23.3%，その他6.2%となっており、清水港の船積は約3割近いものとなっている。なお、清水港船積の

(單位:%)



図 11. 地方別にみた輸入コンテナ貨物の流動状況 (山梨・長野・静岡県) (単位: 位、構成比: %)



(資料: 図10に同じ)

コンテナ貨物について仕向地域別をみると、北アメリカ州が大部分で69.7%を占め、ヨーロッパ州が19.1%、アジア州が10.0%となっている。

次に、輸入コンテナ貨物の仕出地域→船卸港→消費地の流動状況は、図11に示すとおりとなっている。静岡・長野・山梨県地方の輸入コンテナ貨物の船卸港別では、清水港が30.4%と最も多く、次いで横浜港30.0%、東京港23.5%、その他16.1%の割合となっている。さらに、清水港船卸コンテナ貨物を仕出地域別にみると、北アメリカ州が大部分で63.6%を占め、ヨーロッパ州が22.3%、アフリカ州が7.8%と次いでいる。なお、静岡・長野・山梨県地方の輸入コンテナ貨物の消費地別をみると、静岡県が圧倒的に多く79.9%を占めており、長野県が14.8%、山梨県が5.3%となっている。

5. 浜松の産業と内陸コンテナ基地

(1) 浜松市の輸出産業

静岡県の主な輸出品目である輸送用機械（オートバイ、軽四輪その他）、雑製品（楽器、音響製品など）及び繊維製品などの主要産業が浜松市に立地している。

浜松市は、人口52万余、世帯数16.5万世帯と静岡県下一の規模で、面積 250.4km² を擁している。東京・大阪間のほぼ中間に位置するという地理的好条件をはじめ、温暖な気候、豊富な工業用水、良質な労働力等、産業発展に不可欠な諸条件をそなえており、古くから織物、楽器、製帽等の産業が発達している。とくに戦後は、オートバイ産業の出現とその関連金属機械産業の急速な発展で、工業都市として確固たる地盤を築き、年間（昭和61年）工業出荷額は1兆7,007億円（静岡県総出荷額の13.4%）となっている。

特に浜松市の三大産業である輸送用機器、楽器、繊維の出荷額は、浜松市総出荷額の47.6%と大きな比重を占めている。これらの三大産業を中心として、浜松地方の年間輸出額は約8,772億円に達し、静岡県総輸出額の65.5%を占めている。

(A) 浜松市の三大産業

(イ) オートバイ産業

わが国におけるオートバイ産業発祥の地で、戦後不要となった通信機用小型発動機の払下げを受け、これを改造して自転車に取り付け販売したのがその始まりとされている。浜松市及び周辺に、本田技研工業、鈴木自動車工業、ヤマハ発動機の三大メーカーとその関連企業が数多く所在している。その生産台数は全国の57%に達しており、最近では、内需より輸出が多く、ノックダウン（KD）のものも含めて、生産台数において66.8%、生産額において64.2%が輸出されている（表9参照）。

表 9. オートバイ輸出・内需別生産状況（浜松市）

種 別	年	生 産 台 数（台）			生 産 金 額（千円）		
		輸 出	内 需	計	輸 出	内 需	計
125cc 以下	61	(607,605) 392,885	909,775	(607,605) 1,302,660	(37,980,477) 34,087,078	81,786,355	153,853,910
	62	(704,058) 354,806	547,002	(704,058) 901,808	(37,864,049) 29,727,314	47,683,185	115,274,548
126cc 以上	61	(92,482) 407,090	215,881	(92,482) 622,971	(7,866,570) 164,767,812	83,615,934	256,250,316
	62	(92,665) 387,775	219,668	(92,665) 607,443	(7,086,470) 156,055,081	80,925,734	244,067,285
計	61	(700,087) 799,975	1,125,656	(700,087) 1,925,631	(45,847,047) 198,854,890	165,402,289	410,104,226
	62	(796,723) 742,581	766,670	(796,723) 1,509,251	(44,950,519) 185,782,395	128,608,919	359,341,833

（注）（ ）内は完成品率60%未満の KD（ノックダウン）方式輸出の数字であり，外数字

（資料：浜松市商工部「浜松の商工業」）

（ロ）楽器産業

浜松市における楽器産業は，山葉寅楠氏が明治20年に小学校の米国製オルガンを修理したのを契機に，音楽教育における楽器産業の重要性に着目し，明治22年に山葉風琴製造所を設立したのに始まるとされている。当時，オルガンの需要が急増した好機に恵まれ，以後急速な発展をみている。最近の生産高は表10に示すとおりで，全国に占めるシェアは，ピアノ，オルガンにあってはほぼ100%，管楽器で約86%，その他電気・電子楽器で約30～70%となっている。楽器の町として全国に知られており，また世界各地に輸出している。

（ハ）織物産業

浜松市は，遠州織物の産地として，日本三大織物産地の1つに数えられている。当地では，古くから絹及び木綿の生産が行なわれており，また染料として江戸紫の紫根，藍が栽培され，農家の副業として発達してきている。明治22年東海道本線の開通にともない，浜松市は地方経済の中心となるにおよび，織物も国内向けの小巾織物から輸出向けの広巾織物が生産され，産地的形態を整えるにいたった。現在，広巾織物の約71%が国内市場へ，約29%が海外市場へ出荷されている。

また，大正の末期から染色技術を導入して浜松ゆかたの生産にも着手しており，現在，全国の約16%のゆかたを生産している。

表 10. 浜松市における楽器生産状況

年次 区分			60 年		61 年		62 年	
			数 量	金 額	数 量	金 額	数 量	金 額
ピ ア ノ	生 産	全 国	287,528	百万円	283,655	百万円	275,577	百万円
		浜 松	287,528	111,850	283,655	101,074	275,577	95,090
		%	100.0		100.0		100.0	
オルガン	生 産	全 国	16,010		12,131		9,488	
		浜 松	16,010	777	12,131	561	9,488	481
		%	100.0		100.0		100.0	
管 楽 器	生 産	全 国	226,612		267,413		249,674	
		浜 松	185,766	10,804	230,605	12,923	216,375	11,660
		%	82.0		86.2		86.7	
ギ タ ー	生 産	全 国	724,213		708,059		590,082	
		浜 松	206,566	4,339	196,968	4,155	232,204	4,274
		%	28.5		27.8		39.4	
電気・電子 ピアノ 電子 オルガン	生 産	全 国	316,124		310,280		404,261	
		浜 松	242,907	50,597	209,684	40,235	258,357	50,763
		%	76.8		67.6		63.9	
電 子 キーボード	生 産	全 国	1,054,457		1,182,435		1,884,140	
		浜 松	378,846	25,168	651,737	30,442	946,401	35,919
		%	35.9		55.1		50.2	
合 計	生 産	浜 松		203,535		189,390		198,187

(注) 全国数字については従業員20人未満の企業の数字は含まない。

(資料：表9に同じ)

(B) 浜松地方の輸出状況

浜松地方の輸出状況は、表11に示すとおりで、長期的には上昇の傾向を辿っているが、最近は大円などの影響で伸び悩みとなっており、昭和62年においては、8,772億円の輸出額となっている。品目別にみると、輸送機器が71.1%と大部分を占めており、次いで楽器が14.4%、一般機械6.3%、その他5.8%、繊維製品2.0%の順となっている。なお、これを地域別にみると、北米向けが45.5%と最も多く、欧州30.4%、東南アジア12.7%が続いている。これらの3地域で88.6%を占めており、浜松地方の輸出の主地域となっている。

(2) 浜松流通業務センター

浜松市は、港のない内陸型工業都市であるので、輸出貨物の物流合理化をはじめ、輸送の大量化、高速化に対処するため、市、商工会議所、業界が一体となって、広域輸送流通基地としての浜松流通業務センターを建設している。同センターは、浜松市の東北部東名

表 11. 浜松地方における輸出額の推移

(単位：億円)

業 種	年 (1月～12月)	昭和53年	昭和54年	昭和55年	昭和56年	昭和57年	昭和58年	昭和59年	昭和60年	昭和61年	昭和62年	昭和62年 構成比
輸送機器 (オートバイ・同 部品・雪上車・ 船外機・軽四輪・ 三輪)		3,588.7	3,376.8	5,592.9	6,878.0	6,108.0	4,976.6	5,793.0	6,680.0	6,324.7	6,240.9	71.1%
繊維製品 (絹合繊維物・別 珍・ユール天・ 細巾着・ス フ織物)		255.3	220.4	275.5	259.4	336.0	313.4	337.6	326.0	257.8	174.7	2.0%
楽 器 (ピアノ・電子オ ルガン・電子キ ーボード・弦楽 器・打楽器・鍵 盤楽器・管楽器・ ハーモニカ・部 品・その他)		447.1	490.4	626.4	803.1	826.5	777.9	946.3	1,011.9	1,079.0	1,265.5	14.4%
一般機械 (繊維機械・工作 機械・木工機械・ 電子機器・農業 機械・作業工具・ 発電機・製鋸他)		190.9	244.7	164.8	241.5	270.3	553.0	707.2	840.7	658.2	547.5	6.3%
雑 貨 (スポーツ用品・ 加工花材・繊維 糊料・サイレン ・原皮・板紙・ スチールデス ク・サボテン・ コード他)		28.0	32.3	38.1	44.6	42.0	35.5	45.0	38.9	29.8	34.4	0.4%
そ の 他 (オーディオ・化 学製品・鋼材・ エレクトロニク ・食品)		230.3	217.3	235.1	288.4	327.2	381.6	487.5	506.5	578.3	509.1	5.8%
合 計		4,740.3	4,581.9	6,932.8	8,515.0	8,015.0	7,038.0	3,316.6	9,404.0	8,927.8	8,772.1	100.0%
対 前 年 比 (%)		2.1	△3.3	51.3	22.8	△5.9	△12.2	18.2	13.1	△5.1	△1.7	---

※その他昭和49年度の()内の数字は食料品の実績・更に昭和49年28億円オーディオと食料品を統合し新たに化学製品、鋼材を加えた。
(資料：表9に同じ)

高速道路浜松インターチェンジ周辺地一帯に所在し、用地面積323,690m²の規模で昭和45年9月建設に着工、総工費約85億円かけて昭和49年7月完工している。さらに内陸コンテナ基地の機能強化、拡大をはかるため、センター西側に用地面積41,948m²の規模の一部拡張工事が昭和59年12月に着工され、昭和63年5月完工している（図12参照）。

浜松流通センターの主な施設または進出業種は、自動車ターミナル、倉庫、サービス業その他、公共施設などである。

(A) 自動車ターミナル

(イ) トラックターミナル

大阪梅田運送(株)、鈴与自動車運送(株)、大和運輸(株)、トナミ運輸(株)、(協)浜松輸送センター(区域業者4社の協組)、ピアノ運送(株)、名鉄運輸(株)、山陽自動車運送(株)、浜松トラックステーション

(ロ) バスターミナル

遠州鉄道(株)

(B) 倉庫

(イ) 営業倉庫

青木運送(株)、(株)天野回漕店、鈴与倉庫(株)、清和海運(株)、東陽倉庫(株)、浜松委託運送(株)、浜松委託倉庫(株)、浜松倉庫(株)、豊通倉庫(株)

(ロ) 一般配送倉庫

遠州織物工業(協)、遠州米穀卸(株)、遠州綿業(株)、(株)共和、(有)三共建材、(株)小松フェルト製造所、沢根スプリング(株)、須山建設(株)、大和電気工業(株)、東洋商事(株)、豊田通商(株)、浜西産業(株)、浜松広巾織物産元(協)、北 静 木材(株)、昭和薬品(株)、(株)正喜商店、山崎電機産業(株)

(C) サービス業その他

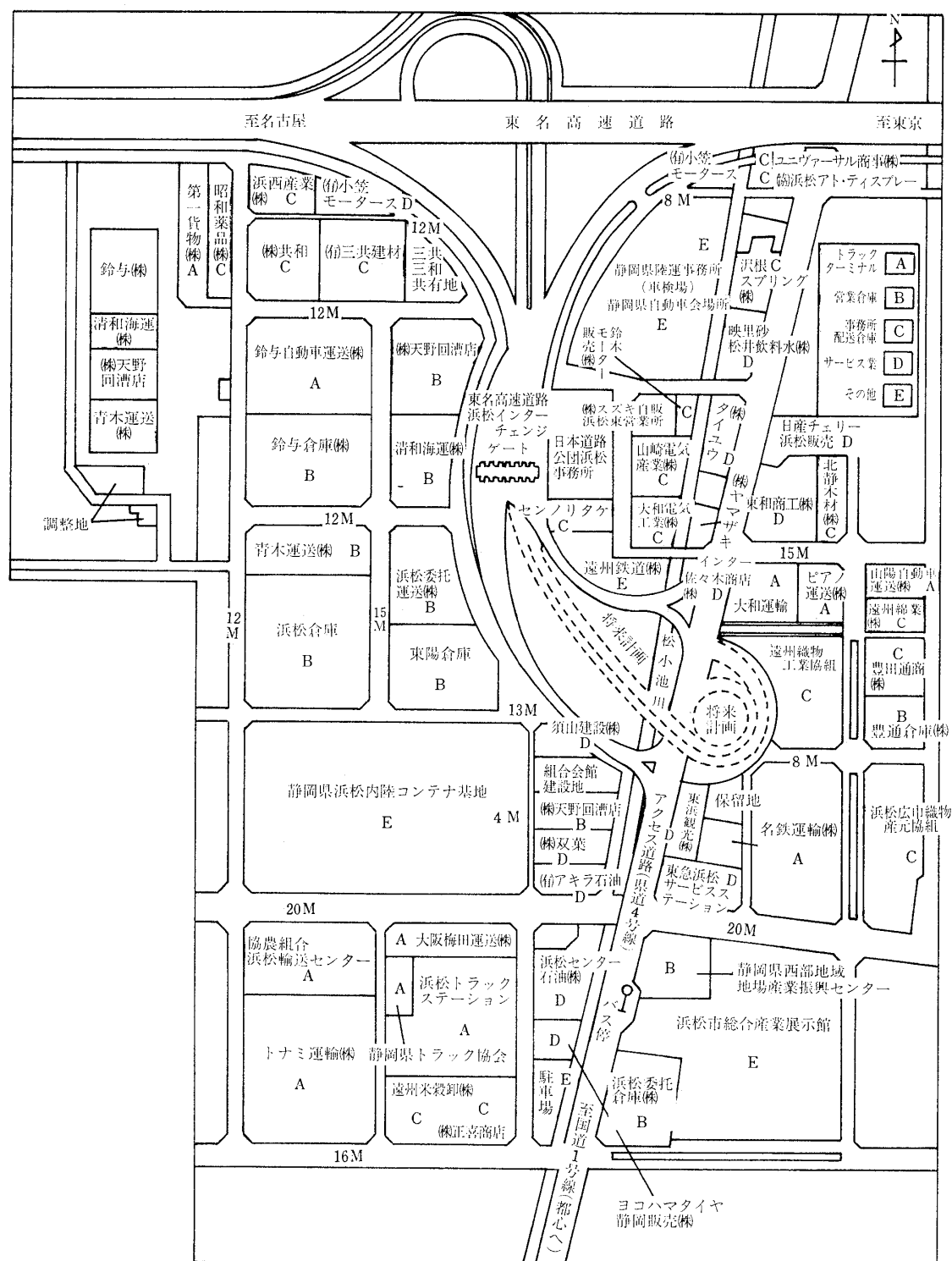
(社)静岡県自動車会議所浜松支所、静岡県軽自動車協会、浜松センター石油(株)(5社合併)、その他

(D) 公共施設

浜松市総合産業展示館、静岡県浜松内陸コンテナ基地（次節参照）、静岡県陸運事務所浜松支所

なお、センター内の土地は個別分譲とし、施設は個別企業方式で原則として整備されている。全般的な管理運営は、浜松流通業務センター運営協議会が会費（均等割2、面積割4、路線割4の割で算出）を各企業、機関より徴収して行っている。運営協議会の主な事業は、①緑化環境の整備、②交通諸施設の整備、③共同施設等の整備充実、④油污水处理場や地下配管設備の清掃、⑤流通業務に関する研究、資料収集、諸官庁への意見具申、その他となっている。

図 12. 浜松流通業務センター配置図



(資料：浜松流通業務センター運営協議会「拾年のあゆみ」)

(同センターにおける土地利用状況)

種 目		企業数	面積(m ²)	比率(%)
トラックターミナル		10	54,322	14.9
バスターミナル		1	4,437	1.2
倉庫	営業倉庫	9	98,731	27.0
	一般倉庫	21	43,373	11.9
小 計		41	200,863	55.0
サービス	ガソリンスタンド	4	8,610	2.3
	タイヤ自動車修理	4	5,965	1.6
	一般店舗	5	6,079	1.7
小 計		13	20,654	5.6
市総合産業展示館		1	} 23,802	6.5
地場産業振興センター		1		
内陸コンテナ基地		1	32,921	9.0
県陸運事務所		1	14,295	3.9
県自動車会議所		1	1,000	0.3
公共用地(処理場 緑地)道水路		—	70,979	19.4
駐 車 場		—	1,124	0.3
合 計		59	365,638	100.0

(3) 浜松内陸コンテナ基地

(A) 基地建設の背景と経緯

浜松内陸コンテナ基地は、昭和40年代以降、急速に進展しつつある国際海上コンテナ輸送に対処して、内陸部よりコンテナ一貫輸送を行うことにより、貿易貨物の総合的物流合理化をはかるために、清水港の補完的施設（いわゆる内陸港施設）として、静岡県により、昭和45年度から47年度の3カ年にわたり、浜松流通業務センター内に建設されている。すなわち、当時、静岡県は、県内の港湾、海運、貿易関係の公署、団体並びに企業などと官民一体となって研究、検討を重ねた結果に基づき、昭和44年を起点に、第7次総合開発計画の一環として、貿易規模の拡大と輸送合理化をはかるため、海上コンテナ船輸送に対処する港湾施設整備と併せて、静岡県の輸出品最大生産地である浜松市に内陸コンテナ基地として整備している。

主な経緯についてみると、昭和46年6月に施設の一部完成にともない供用業務を開始し、これと同時に大蔵省から「指定保税地域」の指定を受け、同年7月に税関出張所が開設され、また、通関船積業務に必要な輸出貨物の検数、検定、検量業者及び海運貨物取扱業者等の事務所も設置されて、港湾地区とほぼ同様な組織体制の下で業務が開始されている。さらに昭和48年6月に、港湾法により清水港の港湾施設の一部としての認定を受け、内陸港として運営されるにいたっており、昭和49年10月には、豪州海運同盟よりターミナル・ステイタスの指定を受けている。これらの経緯を年代別に列記すると下記のとおりである。

44. (年)2(月)東名高速道路開通

- 3 静岡県総合開発基本構想及び第7次静岡県総合開発計画策定
- 11 浜松内陸コンテナ基地建設連絡協議会設置
- 45. 7 建設用地取得（浜松流通業務センター建設用地 323,691 m^2 内）
- 10 浜松内陸コンテナ基地建設起工式（45年度工事着工：管理棟，作業員棟，トラックチェックブース，給水塔，CFS 一部，CY 重舗装）
(46年3月完工)
- 46. 3 静岡県浜松内陸コンテナ基地の設置，管理及び使用料に関する条例公布
- 3 財団法人静岡県コンテナ輸送振興協会設立
- 5 46年度第1期工事着工（CY 重舗装，フェンス）（46年6月完工）
- 6 静岡県浜松内陸コンテナ基地管理規制を制定し，静岡県浜松内陸コンテナ基地管理事務所を設置，業務開始
- 6 指定保税地域の指定（大蔵大臣）
- 7 名古屋税関清水支署浜松出張所基地内で業務開始
- 7 輸出貨物検数検定各社基地内で業務開始

- 46. 11 46年度第2期工事着工（CY 重舗装，植栽，照明塔，冷凍コンセント）
（47年3月完工）
- 47. 9 47年度建設工事着工（CFS 増設，照明塔，CY 重舗装，CFS 2号棟，くん蒸棟，車庫）（48年3月完工）
- 48. 4 住居表示の改正（浜松市流通元町5番1号）
5 指定保税地域（CFS）追加指定（名古屋税関長）
6 港湾施設の認定（運輸大臣）
- 49. 10 ターミナル ステイタスの指定（豪州海運同盟）
- 54. 9 54年度増設工事着工（CFS 増設）（54年12月完工）
- 55. 1 指定保税地域（CFS）追加指定（名古屋税関長）

(B) 立地と周辺企業

浜松内陸コンテナ基地は，東名高速道路浜松インターチェンジに隣接設置の「浜松流通業務センター」内に位置し，清水港まで約90km，名古屋港に約120kmの地点にある。

浜松は，輸送用機器，楽器，繊維の三大産業をはじめ，織機工作機械等の産業も盛んで，これらの産業による輸出状況については前述したとおりである。コンテナ基地の利用業者は中小も含めると約165社程であるが，その中で，とくに大手企業の工場としては，ヤマハ発動機(株)，日本楽器製造(株)，本田技研工業(株)，(株)河合楽器製作所，鈴木自動車工業(株)などが所在しており，これらの大手企業の輸出貨物で取扱貨物の約9割強が占められている（表11参照）。また，周辺の輸出貨物のほとんどがコンテナ化に適する貨物であるので，その大部分が浜松内陸コンテナ基地などでコンテナ詰めされて輸送されている。なお，輸出貨物の工場（出荷先）は，浜松内陸コンテナ基地を中心に半径約10km以内の距離に点在しており，さらに，浜松内陸コンテナ基地の指定保税地域を中心に，これらの周辺企業や物流業者の多くが，保税上屋，保税倉庫，保税工場としての設備機能を整備しているため，貿易貨物取扱における立地条件が良く整っている（図13参照）。

(C) 施設規模

浜松内陸コンテナ基地は，総用地面積 32,921m²（指定保税地域）で，その主要施設は昭和45年度から3カ年にわたる継続事業として，総事業費9億4,800万（全額県費）により建設され，昭和47年度末に当初計画に基づく施設が完成している。さらに昭和54年度にCFSが増設整備されている。

また，取扱貨物量の増大にともない，コンテナ基地の補完施設として，昭和62年8月着工で，基地西側隣接地に民間4社（鈴与，清和海運，天野回漕店，青木運送）による保税上屋「浜松国際物流センター」も建設され，昭和63年5月に完成している。

表 11. 松 浜 地 方 立 地 の

企 業 名	立地場所	企 業 名	立地場所
ア ス モ (株)	湖西市	ヤマハ車体工業(株)	浜松市
ソニーオーディオ(株)	//	城北機業(株)	//
浜名湖電装(株)	//	浜松トッパンムーア(株)	//
富士機工(株)	//	(株)マキ製作所	//
矢崎部品(株)鷺津工場	//	住倉工業(株)浜松製作所	//
富士電気化学(株)湖西工場	//	庄田鉄工(株)	//
(株)富士鉄工所	//	石川鉄工(株)浜松工場	//
浜名部品工業(株)	//	共和レザー(株)	//
(株)渥美製作所	雄踏町	矢崎資源(株)浜松工場	//
(株)富士通ゼネラル	細江町	サウンドシステム(株)	//
高木鉄工(株)	//	(株)ユタカ技研	//
(株)鈴木鉄工所	浜松市	朝日電装(株)	浜北市
鈴木自動車工業(株)	//	遠州クロス(株)	//
遠州製作(株)	//	安藤電気(株)浜北事業所	//
三信工業(株)	//	東洋戸機製造(株)	//
遠州軽合金(株)	//	(株)増田製作所	天竜市
本田技研工業(株)浜松製作所	//	矢崎計器(株)天竜工場	//
(株)富士製作所	//	同和金属工業(株)豊岡工場	豊岡村
日本楽器製造(株)	//	東海精機(株)	磐田市
扶桑軽合金(株)浜松工場	//	(株)三楽磐田工場	//
サクラ工業(株)	//	(株)東洋ベアリング磐田製作所	//
(株)河合楽器製作所	//	ヤマハ発動機(株)	//
リズム自動車部品製造(株)	//	(株)東京製鋼磐田製作所	//
東海楽器製造(株)	//	松下電器産業(株)静岡工場	袋井市
浜松ホトニクス(株)	//	レブロン(株)袋井工場	//

(資料：静岡県・浜松地域新技術産業都市構想推進協議会)

(イ) 浜松内陸コンテナ基地主要施設

浜松内陸コンテナ基地の主要施設は、下記のようなものからなっており、その配置及び概要は図14、15に示すとおりである。

- ① コンテナ・フレート・ステーション……貨物の保管、荷捌き、コンテナ詰めなどの作業を行う施設である。

主 要 企 業 一 覧

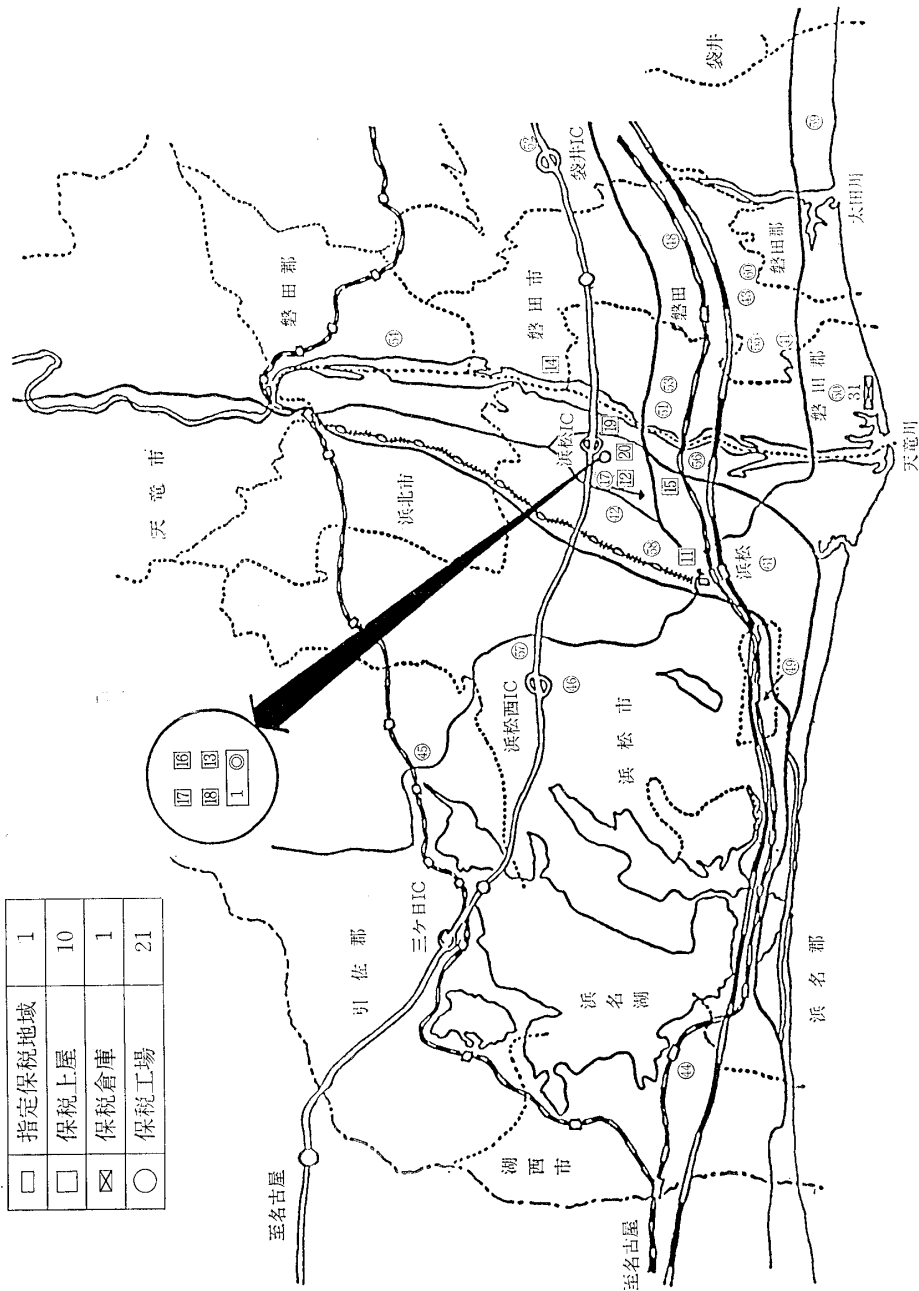
企 業 名	立地場所	企 業 名	立地場所
静岡製機(株)	袋井市	(株)コスモスインスティテュート	浜松市
パイオニア(株)静岡工場	//	(株)二橋染工所	//
日本ロシユ(株)	//	浜松冷機工業(株)	//
日研フーヅ(株)	//	(株)ティケイスリッターサービス	//
森山工業(株)	森町	浜北リサーチパーク	浜北市
豊田合成(株)	//	日本プロト(株)	//
(株)昭年製作所浅羽工場	浅羽町	浜北精密(株)	//
(有)阿古屋プレス工業所	引佐町	日清紡績(株)浜北精機工場	//
(株)浜松化学	//	(株)丸一工業	天竜市
スズキ精密工業(株)	//	増田部品工業(株)	//
エヌ・イー(株)	//	(株)スミテック	//
西尾鋳螺(株)	//	伊沢溶接	//
(株)共和工機	//	スミセ電子(株)	//
ローランド(株)	細江町	太田義尾機械工業(株)	//
三和電器産業(株)	//	遠州精工(株)	//
(株)日本資材	//	(株)平井鉄工所	//
細江テクノランド(15社)	//	(株)横田製作所	//
日本タイムシェア(株)	浜松市	匂坂工業団地(24社)	磐田市
浜松技術工業団地(20社)	//	(有)アペックス	福田町
浜松馬郡工業団地(15社)	//	ミネベア(株)	浅羽町
浜松湖南工業団地(14社)	//	(株)さくらファインケミカル	//
稲木セロファン(有)	//	(株)チャーム袋井	袋井市
(株)フレックス	//		
(株)エンテック	//		
(株)カワイビジネスソフトウェア	//		

- ② コンテナ・ヤード……実入コンテナ及び空コンテナ等の蔵置場所で重舗装されている。
- ③ 管理棟……管理事務所をはじめ、税関、輸出貨物の検数、検定機関、基地運営法人、利用各社、税関貨物検査場、コントロールタワーが所在している。
- ④ 作業員詰所……作業員、トレーラー運転手の休憩所として使用される。
- ⑤ くん蒸棟……輸出貨物の包装用木材等の検疫、くん蒸に使用される。

図 13. 名古屋税関清水支署浜松出張所管内保税地域分布図
(63年1月1日現在)

◎清水税関支署浜松出張所

<input type="checkbox"/>	指定保税地域	1
<input type="checkbox"/>	保税上屋	10
<input checked="" type="checkbox"/>	保税倉庫	1
<input type="checkbox"/>	保税工場	21

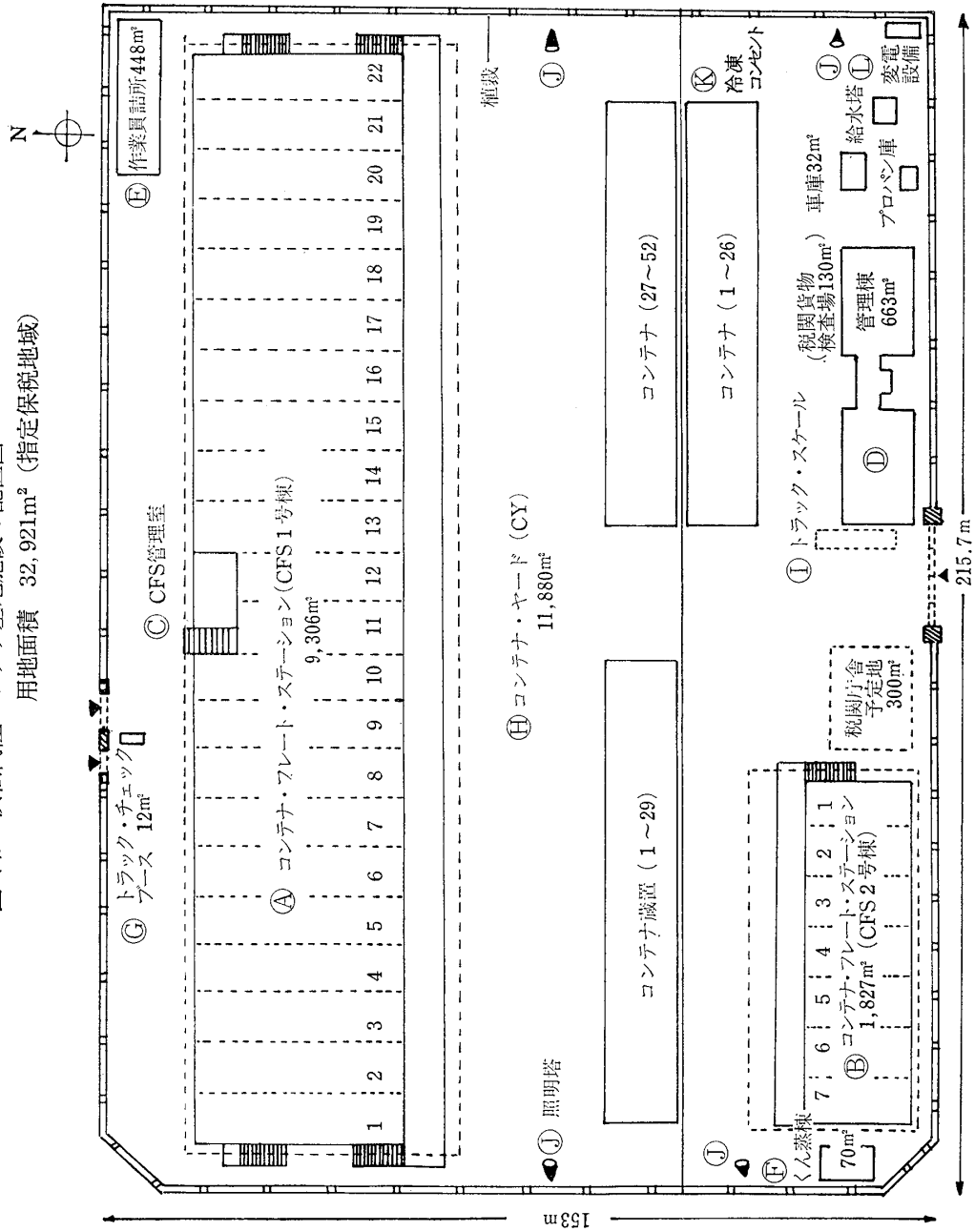


(資料：清水税関支署浜松出張所)

1. 静岡県浜松内陸コンテナ基地	
11. 日本通運(株)浜松支店	
12. " 浜松航空支店	
13. 清和海運(株)浜松	
14. " 浜松東	
15. " 浜松北島	
16. (株)天野回漕店浜松	
17. 鈴木(株)浜松	
18. 青木運送(株)浜松白鳥倉庫	
19. ヤマト運輸(株)浜松	
20. 郵船航空サービス(株)	
31. 山崎建設(株)建設機械技術センター	
41. 遠菱アルミホイール(株)	
42. 東海染工(株)浜松事業所	
43. 大日本ビロード(株)	
44. 富士電気化学(株)鷺津工場	
45. (株)富士通ゼネラル浜松工場	
46. 本田技研工業(株)浜松製作所	
47. 美幸工業(株)	
48. ヤマハ発動機(株)	
49. 鈴木自動車工業(株)	
50. 山崎建設(株)建設機械技術センター	
51. 高砂香料工業(株)磐田工場	
52. 日本ロシユ(株)袋井工場	
53. 磐田化学工業(株)本社工場	
54. 同和金属工業(株)	
55. 大日精化(株)東海製造事業所	
56. 東陽興業(株)	
57. 遠州軽合金(株)	
58. 大和染工(株)	
59. (株)エム・シー・アルミ浅羽工場	
60. ミツワ染色工業(株)	
61. (株)富士商会	

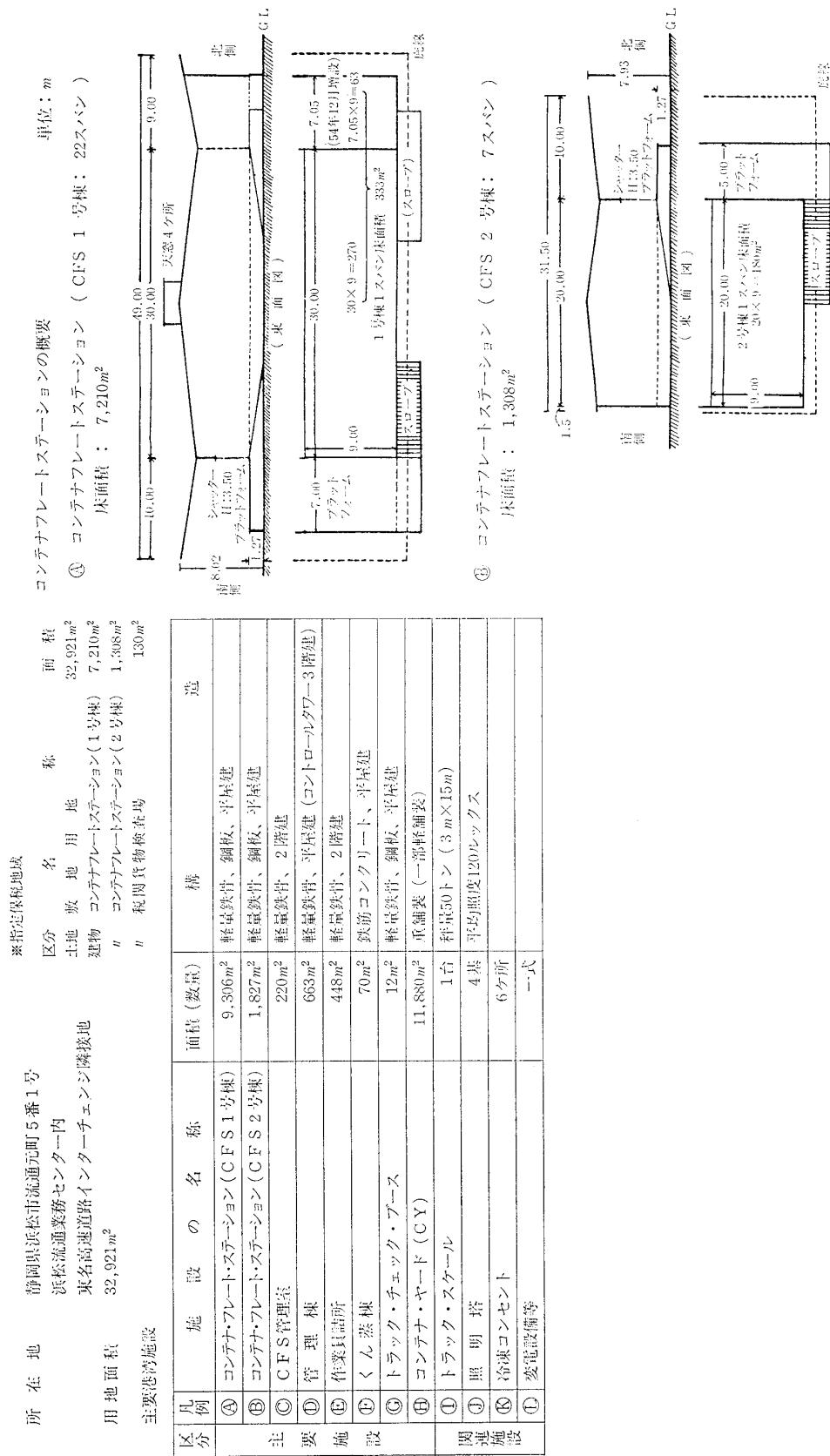
図 14. 浜松内陸コンテナ基地施設の配置図

用地面積 32,921m² (指定保税地域)



(資料：静岡県浜松内陸コンテナ基地管理事務所「事業概要」昭和62年)

図 15. 浜松内陸コンテナ基地施設の概要



(資料: 図14に同じ)

- ⑥ トラック・チェック・ブース……トラックの検査用として使用される。
- ⑦ 関連施設……デポの機能が発揮できるよう冷凍コンテナ用コンセント、照明塔、トラック・スケール等が整備されている。

(ロ) 浜松国際物流センター主要施設

浜松国際物流センターは、浜松流通業務センター西側の用地面積 42千m² に民間 4 社で建設整備した CFS（保税上屋）で、約60万トン（基地の約 2 倍）扱える能力を有している。

(D) 機能役割

浜松内陸コンテナ基地の機能としては、前述（第 2 章）の通りで、ターミナル機能（積換、混載、荷捌、流通保管、管理）と内陸港湾機能（情報処理、船積手続、通関）がその主なものとなっている。これらの機能の中で特色的なものは、内陸港湾機能を形成している通関機能、船積手続・情報機能などである。

すなわち、通関機能に関しては、昭和46年 6 月基地の業務開始と同時に、大蔵省から指定保税地域の指定を受け、税関出張所が基地内に設置されて、港頭地区と同様に輸出入貨物の通関手続が可能なものとなっている。

また、船積手続・情報機能に関しては、検数、検定の各協会事務所及び海貨業者（乙仲）などが基地内に進出してきており、海貨業者を中心として、船積手続及び情報処理の業務がおこなわれている。なお、昭和48年 6 月に、基地全体施設が完成した際に、港湾法による清法港の港湾施設の一部として運輸省の認定を受けており、内陸港として基盤を確立している。これにともない昭和49年10月には、豪州海運同盟よりターミナル・ステイタスの指定を受けている。他の主要コンテナ航路の海運同盟からもターミナル・ステイタスの指定を受けることが今後の課題となっている。

基地は、海運同盟よりターミナル・ステイタスの指定を受けることにより、船会社が基地で貨物を引取り、以後船会社の責任で船積港まで運送されることになるので、基地で船荷証券の発行が可能となり、輸送費が軽減⁽¹⁾ され、貿易貨物の物流合理化に大きく寄与することになる。

注 (1) 基地より清水港までの運搬費は、豪州向けは船会社が負担しているが、その他は荷主負担となっている。

なお、豪州向けの場合、船会社はサーチャージとして 40'コンテナ 1 個当り、¥ 46,000 を収受して引受けている。

ところで、浜松から清水港までの運搬費の一般公示料金はコンテナ 1 個当り ¥98,000 となっている。

流通問題研究

(E) 管理運営及び基地内関係機関

浜松内陸コンテナ基地は静岡県が管理運営しているのであるが、具体的には、県は出先機関として管理事務所を基地に設置し、施設の維持管理及び改良、施設使用の承認等の事務処理と基地内所在機関との連絡協調の仕事を行っている。なお、運営については、昭和45年3月に設立された(財)静岡県コンテナ輸送振興協会が県の委託を受けて、基地の利用促進、警備、清掃及びコンテナの蔵置調整などを実施している。収支はほぼ均衡している状況である。

なお、(財)静岡県コンテナ輸送振興協会は、事務局を基地内におき、理事会、総務委員会及び業務委員会を組織として持っており、協会の事業として、貨物の流通機構の調査及び情報の収集、貨物のコンテナ化に関する調査研究、普及啓蒙、コンテナ貨物の生産者並びに輸送関係者との連絡協調など行うものとなっている。

基地における貨物取扱等の荷役作業は、北側に整備されている保税倉庫と合せて、海運貨物取扱業者が行っている。作業員及び荷役機械（フォークリフト2.5トン～3トン、25台）は海貨業者の所属所有で運営されている。また、協会の業務委員会は、これらの海貨業者によって構成されており、CFS など基地施設の使用などについて協議運営がなされている。

基地内には、税関、静岡県、検数検定協会の出先機関として、税関浜松出張所、静岡県浜松内陸コンテナ基地管理事務所、静岡県コンテナ輸送振興協会、貨物検数検定浜松事務所が設けられている。これらの基地内関係機関の組織及び乙仲（海貨業者）や荷主との関連は図16に示すとおりとなっている。

(F) 流通形態と利用状況

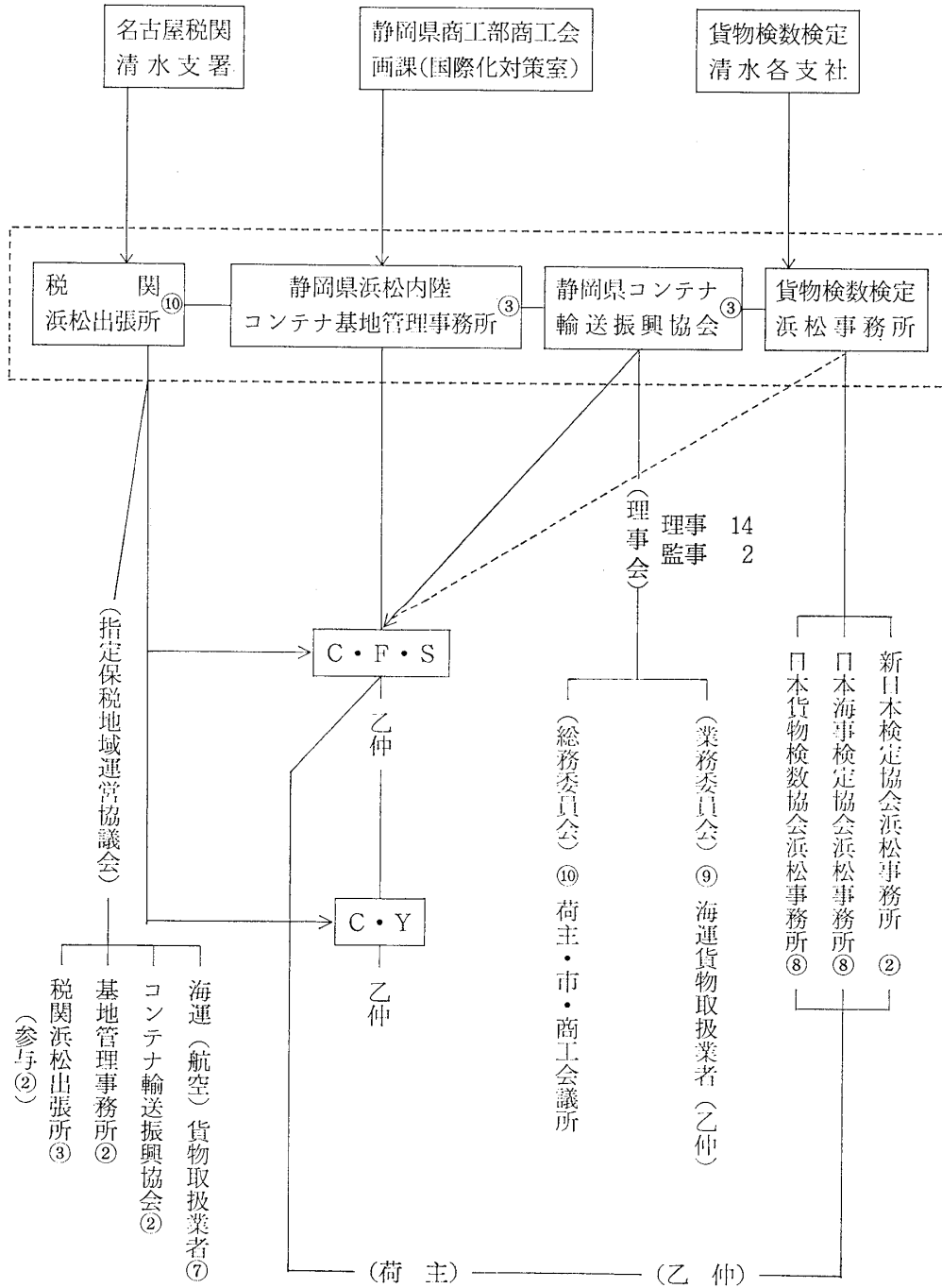
(イ) 輸出流通形態

浜松市の輸出貨物は輸送用機器、楽器、一般機械などが主なもので、このうち、輸送用機器が圧倒的に大きなシェアを占めている。輸送用機器の場合、部品メーカーは直接輸出しないで、アッセンブリー業者である大手が取まとめ輸出している。

貿易取引形態は、大部分が直接貿易で、例外的に商社扱（間接貿易）となっている。通常、大企業は直貿、中小企業は現地代理店または現地別会社（子会社）を通じて行っている。なお、貿易の受渡条件はほとんど F. O. B. となっている。

物流形態についてみると、通常、工場において輸出品検査後、梱包され、浜松内陸コンテナ基地 CFS または北側の保税倉庫、保税上屋に搬入される。その後、海貨業者により仕分け荷捌きの上、検数、検量、通関の手続がなされる。さらに一時保管後、船積のスケジュールに合せて港頭へ海貨業者により輸送され船積が行われている（図16参照）。なお、メーカーはほとんど倉庫を保有していない状況である。

図 16. 基地内関係機関の組織（昭和63年1月1日現在 ○の中の数字は人員）



(資料：図14に同じ)

表 12. 浜松内陸コンテナ基地輸出入貨物品目別5年間の推移

区 分		58			59		
		数 量	割 合	前年比	数 量	割 合	前年比
合 計	輸 出	360,161	100.0%	101.4	448,176	100.0%	124.4
	輸 入	12,559	100.0	110.5	11,133	100.0	88.6
	計	372,720	100.0	101.7	459,309	100.0	123.2
輸送機器	輸 出	155,421	43.2	81.7	191,192	42.7	123.0
	輸 入	3,300	26.3	138.0	1,347	12.1	40.8
	計	158,721	42.6	82.4	192,539	41.9	121.3
楽 器	輸 出	66,567	18.5	113.4	78,672	17.6	118.2
	輸 入	1,240	9.9	94.9	727	6.5	58.6
	計	67,807	18.2	113.0	79,399	17.3	117.1
一 般 機 械	輸 出	112,585	31.3	130.2	◎ 154,275	34.3	137.0
	輸 入	510	4.0	76.1	252	2.3	49.4
	計	113,095	30.3	129.8	◎ 154,527	33.6	136.6
織 維	輸 出	141	0.0	156.7	1,018	0.2	722.0
	輸 入	162	1.3	188.4	161	1.4	99.4
	計	303	0.0	172.0	1,179	0.3	389.1
そ の 他	輸 出	◎ 25,447	7.0	128.8	23,019	5.1	90.5
	輸 入	7,347	58.5	106.4	8,646	77.7	117.7
	計	32,794	8.9	123.0	31,665	6.9	96.6
コンテナ個数	輸 出	14,660	—	100.5	17,967	—	122.6
	輸 入	536	—	110.7	485	—	90.5
	計	15,196	—	110.9	18,452	—	121.4
コンテナ数量	輸 出	329,052	91.4	101.5	418,949	93.5	127.3
	輸 入	9,622	76.6	113.1	8,677	77.9	90.2
	計	338,674	90.9	101.8	427,626	93.1	126.3

(注) 1. 「コンテナ個数」の数量は、20フィート換算による個数

2. 「コンテナ数量」の割合は、各年合計のコンテナ化率

(資料：静岡県浜松内陸コンテナ基地管理事務所「事業概要」昭和62年)

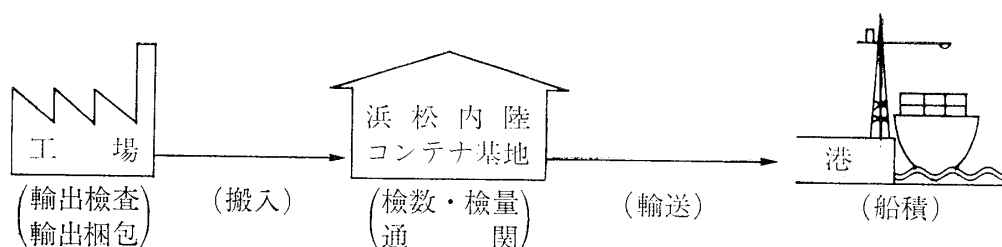
国際物流と内陸基地

付・コンテナ個数・数量及び化率5年間の推移

数量：M³（トン） ◎印：最高値

60			61			62		
数 量	割 合	前年比	数 量	割 合	前年比	数 量	割 合	前年比
451,725	100.0%	100.8	578,096	100.0%	128.0	◎ 614,167	100.0%	106.2
14,518	100.0	130.4	20,816	100.0	143.4	◎ 30,794	100.0	147.9
466,243	100.0	101.5	598,912	100.0	128.5	◎ 644,961	100.0	107.7
221,985	49.1	116.1	◎ 295,737	51.2	133.2	295,485	48.1	99.9
1,838	12.7	136.5	4,763	22.9	259.1	◎ 6,462	21.0	135.7
223,823	48.0	116.2	300,500	50.2	134.3	◎ 301,947	46.8	100.5
86,535	19.2	110.0	143,274	24.8	165.6	◎ 175,927	28.6	122.8
814	5.6	112.0	2,249	10.8	276.3	1,189	3.8	52.9
87,349	18.7	110.0	145,523	24.3	166.6	◎ 177,116	27.5	121.7
128,041	28.3	83.0	124,487	21.5	97.2	124,345	20.3	99.9
356	2.5	141.3	315	1.5	88.5	669	2.2	212.4
128,397	27.5	83.1	124,802	20.8	97.2	125,014	19.4	100.2
973	0.2	95.6	1,161	0.2	119.3	1,305	0.2	112.4
308	2.1	191.3	◎ 729	3.5	236.7	556	1.8	76.3
1,281	0.3	108.7	1,890	0.3	147.5	1,861	0.3	98.5
14,191	3.2	61.6	13,437	2.3	94.7	17,105	2.8	127.3
11,202	77.1	129.6	12,760	61.3	113.9	◎ 21,918	71.2	171.8
25,393	5.5	80.2	26,197	4.4	103.2	◎ 39,023	6.0	149.0
17,757	—	98.8	22,094	—	124.4	◎ 23,841	—	107.9
638	—	131.5	891	—	139.7	◎ 1,384	—	155.3
18,395	—	99.7	22,985	—	125.0	◎ 25,225	—	109.7
424,933	94.1	101.4	542,691	93.9	127.7	◎ 585,302	95.3	107.9
11,745	80.9	135.4	17,805	85.5	151.6	◎ 27,294	88.6	153.3
436,678	93.7	102.1	560,496	93.6	128.4	◎ 612,596	95.0	109.3

図 16. 浜松地域輸出貨物物流形態

表 13. 基地内コンテナフレートステーション取扱実績
(昭和62年)

区分	施設別 コンテナ別	コンテナフレート ステーション取扱 A	コンテナ基地 取扱 B	割合 A/B
輸出	20 フィート	1,618個	3,039個	53.2%
	35 フィート	2 個	2 個	100.0%
	40 フィート	5,983個	10,399個	57.5%
	計 20' 換 算	13,588個	23,841個	57.1%
	貨 物 量	315,379トン	585,302トン	53.9%
輸入	20 フィート	421個	590個	71.4%
	35 フィート	0 個	0 個	—
	40 フィート	123個	397個	31.0%
	計 20' 換 算	667個	1,384個	48.3%
	貨 物 量	13,150トン	27,294トン	48.2%

(資料：表12に同じ)

海貨業者としては、青木運送(株)、(株)天野回漕店、清和海運(株)、鈴与(株)の4社が進出しており、集貨、通関手続、港頭への輸送などの業務を行っている。なお、日本通運は浜松駅近くにインランド・デポ（保税上屋）を所有し、そこで輸出貨物を取扱っており、内陸コンテナ基地では通関手続の業務のみを行っている。また、航空貨物は、通関だけを基地で行い原木の TACT へ輸送されており、航空貨物取扱業者として、日通航空、大和運輸、郵航航空、鈴与がその業務を行っている。さらに、本田技研工業の場合は、物流子会社（日本梱包、ホンダエクスプレス）を所有しているので、この物流子会社が梱包、運搬を行っている。

(ロ) 輸出入貨物取扱実績

浜松内陸コンテナ基地における輸出入貨物の取扱実績の推移は表12に示すとおりである。厳しい貿易環境の中にあつて、取扱実績は年々ほぼ順調に増加してきており、62年においては、輸出614,167トン、輸入30,794トン、計644,961トンとなっている。輸出に比較して輸入は極度に少く、5%弱を占めるにすぎない。なお、コンテナ輸送個数(20フィート換算)は輸出23,841個(585,302トン)、輸入1,384個(27,294トン)、計25,225個(612,596トン)となっており、コンテナ化率は輸出95.3%、輸入88.6%、計95.0%と高い比率になっている。

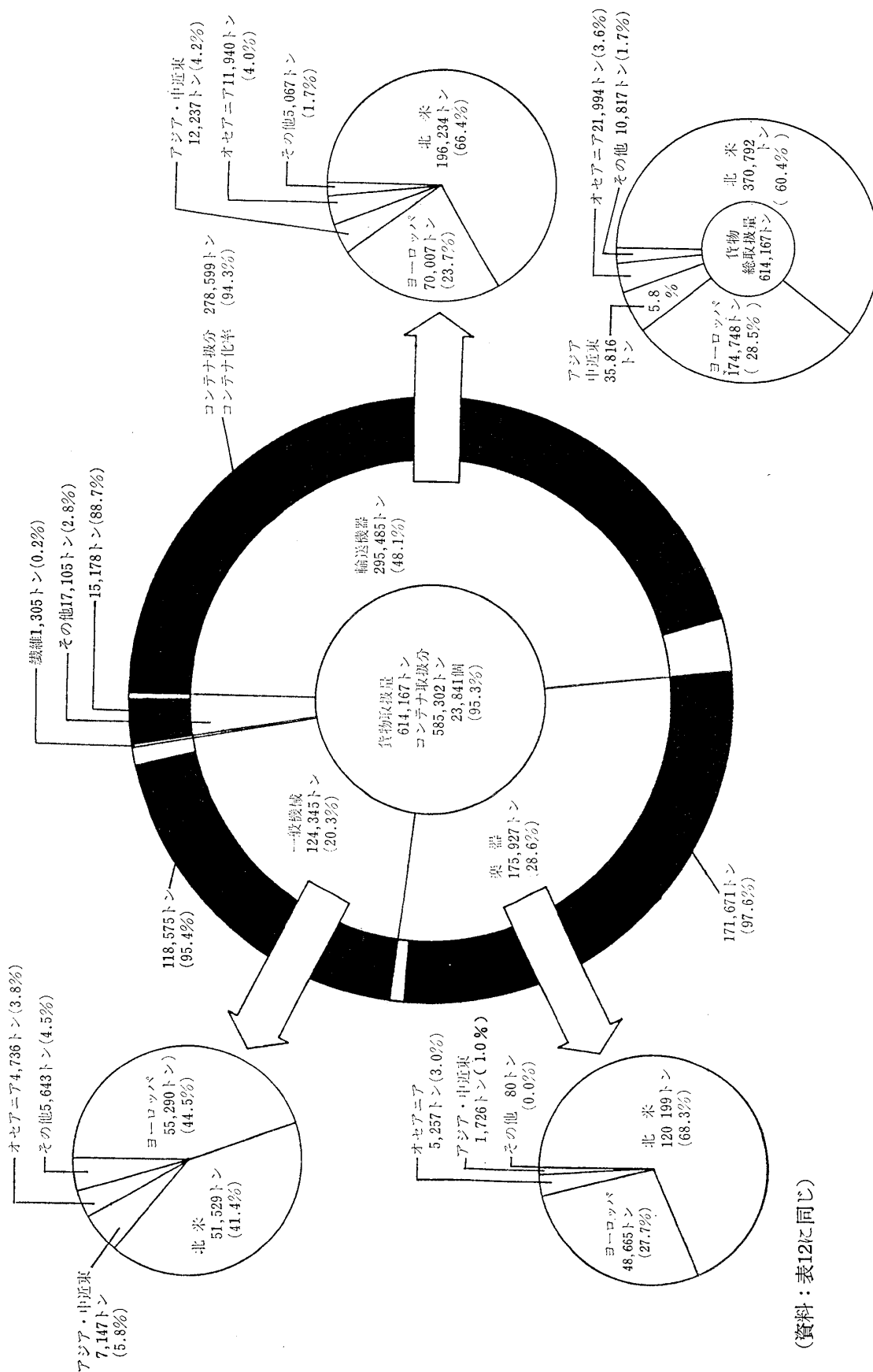
基地の取扱実績の内、コンテナフレートステーション(CFS)での取扱実績についてみると、62年は表13に示すとおりで、輸出が315,379トン(20'換算13,588個)でコンテナ基地取扱貨物量の53.9%を占め、輸入が13,150トン(20'換算667個)で同48.2%を占めている。すなわち、基地取扱貨物の約半数がCFSの取扱となっている。取扱貨物は小口は少く、比較的大口貨物が大部分となっている。なお、CFSの能力は34万トン~35万トンで、フル稼働の状況である。63年以降は国際物流センターの施設で貨物の増加分の取扱がカバーされることになる。

基地扱輸出貨物(昭和62年)を品目別にみると、図17に示すとおりで、輸送機器が最も多く295,485トンで48.1%と約半数近くを占めている。次いで楽器が175,927トン、28.6%、一般機械124,345トン、20.3%の順となっている。さらに仕向先別にみると、北米向が圧倒的に多く60.4%を占め、次いでヨーロッパ向28.5%、アジア・中近東向5.8%、オセアニア向3.6%の順となっている。

次に、基地扱輸出貨物62年実績を積出港別にみると図18に示すとおりである。第1位は清水港で316,634トン、51.6%となっており、輸送機器の増加により過去最高の実績となっている。第2位は東京で148,817トン、24.2%となっており、58年以降増加傾向を続けている。次いで第3位は横浜で114,394トン、18.6%、第4位は名古屋港24,589トン、4.0%となっている。

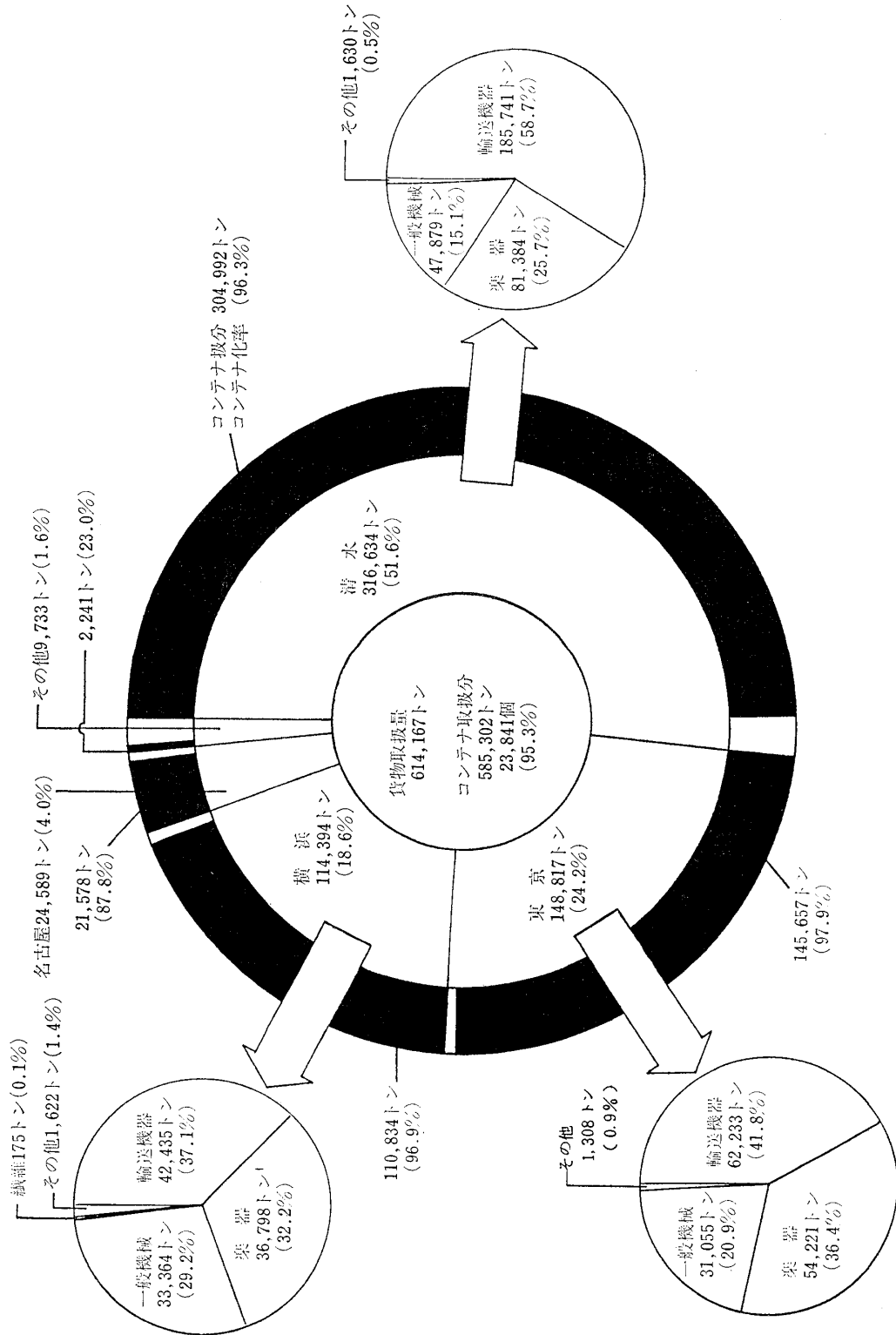
一方、基地扱輸入貨物の昭和62年実績についてみると、品目別では、第1位は「その他」で21,918トン、71.2%となっている。これは2輪車、4輪車用アルミホイールに使用されるアルミインゴットが大部分で、アジア・中近東、北米、欧州より主に輸入されている。第2位は「輸送機器」で6,462トン、21.0%となっており、北米、欧州、アジア・中近東より主に輸入されている。輸入貨物の積地別割合をみると、アジア・中近東39.6%、北米34.6%、欧州22.0%、オセアニア3.4%の順となっている。また、荷揚港別割合についてみると、清水港が30.1%、東京27.8%、横浜22.0%、名古屋16.3%の順となっている。

図 17. 基地取扱昭和62年輸出貨物品別仕向地別割合
基地扱 仕向地別



(資料: 表12に同じ)

図 18. 基地扱昭和62年輸出貨物積出港別割合



(資料：表12に同じ)

表 14. 静岡県浜松内陸コンテナ基地使用料

(単位：円)

区 分			算 定 単 位	経 緯（改定の実施時期）					現 在 の 使用料金
				46年 6 月	48年 4 月	50年 4 月	54年 4 月	58年 4 月	
コンテナ フレート ステーション	一 般 使 用	貨物搬入の日から 起算して15日 まで	1 トン 1 日につ き	6.5		11		14	14.9
		// 16日以降30日ま で		13		22		28	29.8
		// 31日以後		26		44		56	59.6
	専 用 使 用		1 平方メート ル 1 月につ き	(47.5) 190		(140) 330	(240) 330	(265) 350	(285) 372
コンテナ ヤード	貨物搬入の日から 起算して15日まで		1 平方メート ル 1 日につ き	1.5		4		4.5	4.8
	// 16日以後			2		6		7	7.4
く ん 蒸 と う			1 回 に つ き	—	2,000	3,000		4,100	4,200
			1 月間継続して使用する場 合は 1 月につ き	—	17,000	23,000		33,000	34,000

(注) 「コンテナフレートステーション・専用使用」欄の () 内は、条例附則による「当分の間」の使用料金

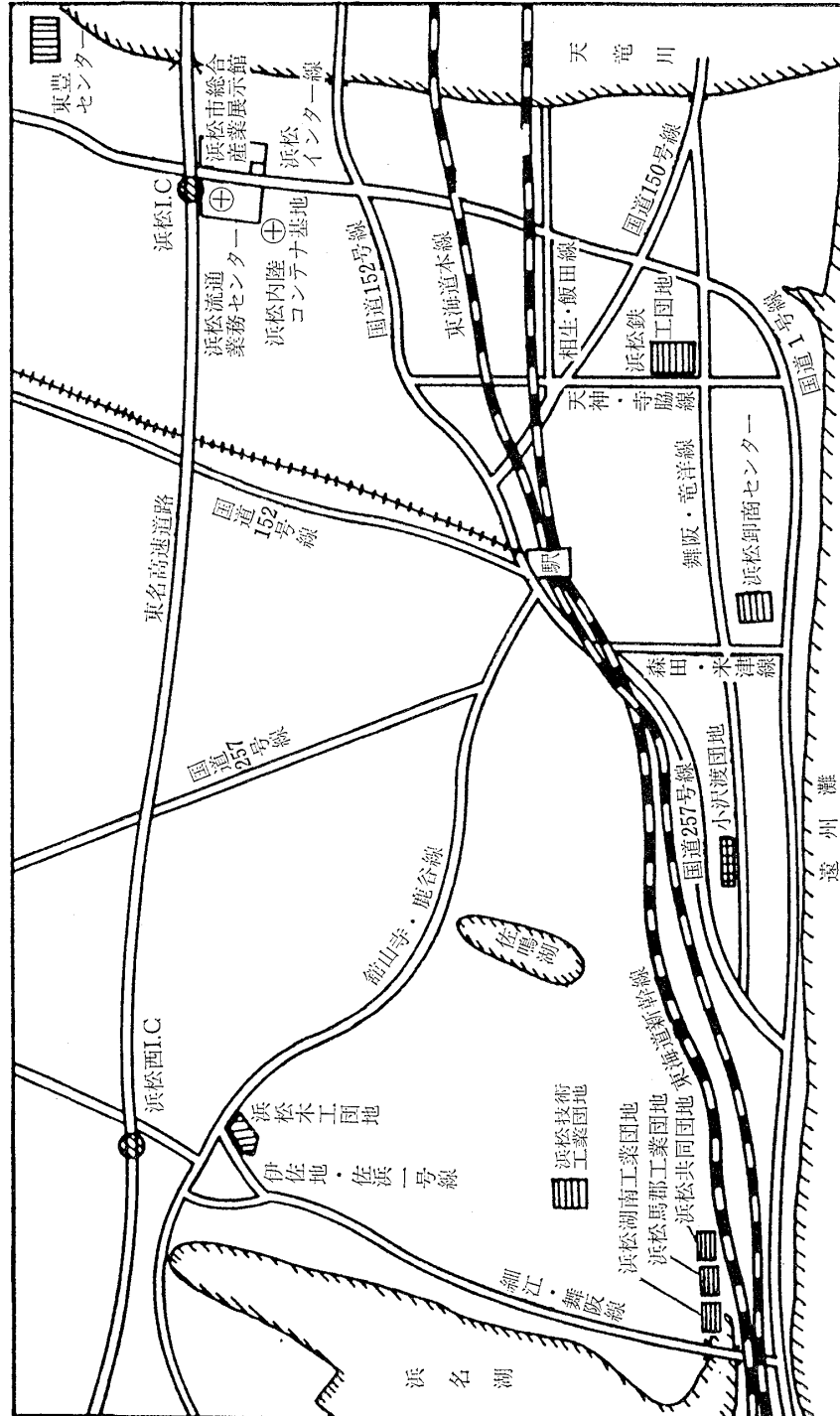
(資料：表12に同じ)

(ハ) 基地利用料金

浜松内陸コンテナ基地の施設利用料金については、静岡県条例第 6 号「静岡県浜松内陸コンテナ基地の設置、管理及び使用料に関する条例」で基地使用料金が定められている。現在の料金は、46年以降 5 回の改定を重ね、61年 4 月に現行料金が表14の通り制定されている。

すなわち、コンテナ・フレート・ステーション (CFS) は一般使用の15日までは1トン1日につき14円90銭となっており、専用使用は1平方メートル1月につき285円 (当分の間) となっている。ところで、CFS の利用形態は専用使用が大部分であるので、専用使用については、海運同盟のターミナル・ステータス指定 (現在は豪州海運同盟のみ) が豪州航路以外についても得られるまでの間 (当分の間)、正規の使用料金372円 (1 m², 1 ヶ月) を特別に安くして、285円としている。これは、ターミナル・ステータスの指定を受けない場合における基地利用者の費用増 (港までの運搬費など) を考慮し、清水港の上屋を利用した場合とほとんど変わらないような費用となるよう、料金が条例附則により特別割

図 19. 浜松市商工業団地立地図



(資料：浜松市商工部「浜松の商工業」)

表 15. 浜松市商工業団地の概要

団 地 名	所 在 地	組 合 員 数 従 業 員 数	助 成 法 に よ る 指 定 年 度	総 面 積	総 事 業 費	共 同 施 設
(協)浜松流通 業務センター	浜 松 市 流通元町	45社 780人	昭和49年度	323,690m ²	8,500百万円	浄水道 水銀灯 油水分離場
(協) 浜 松 卸商センター	浜 松 市 卸 本 町	88社 1,632人	昭和43年度	214,874m ²	5,500百万円	総合会館 ビジネス ホテル 自動車整備 工場 共同倉庫 駐 車場 運動場ほか
浜松鉄工団地 (協)	浜 松 市 寺 脇 町	34社 1,200人	昭和37年度	148,520m ²	949百万円	共同宿舎 売店 運動場
小沢渡団地 (協)	浜 松 市 小沢渡町	13社 1,007人	昭和36年度	86,790m ²	867百万円	総合汚水処理場 共 同給食場 共同駐車 場
浜松木工団地 (協)	浜 松 市 伊佐地町	17社 450人	昭和47年度	66,760m ²	1,125百万円	組合会館 公園 共 同研磨場 危険物倉 庫
浜松共同団地 (協)	浜 松 市 坪 井 町	18社 253人	昭和52年度 昭年53年度	25,464m ²	794百万円	組合会館 焼却炉 排水処理施設 緑地
(協) 東 豊 セ ン タ ー	浜 松 市 豊 町	11社 201人	昭和58年度	20,544m ²	1,080百万円	組合会館 排水処理 施設 緑地
浜 松 湖 南 工業団地(協)	浜 松 市 馬 郡 町	15社 362人	昭和60年度	43,598m ²	2,630百万円	組合会館 共同駐車 場 排水処理施設 緑地
浜 松 馬 郡 工業団地(協)	浜 松 市 馬 郡 町	15社 283人	昭和60年度	46,660m ²	2,890百万円	組合会館 排水処理 施設 緑地
(協) 浜 松 技術工業団地	浜 松 市 大久保町	20社 785人	昭和61年度	262,880m ²	11,076百万円	組合会館 排水処理 施設 緑地

(資料：図19に同じ)

引されているものである。

なお、コンテナヤードは15日まで、1平方メートル、1日につき4円80銭、くん蒸とうは1回につき4,200円となっている。

(4) 浜松市のその他の商工業団地

浜松市では、厳しい経済環境のなかで、産業界が社会、経済の条件変化に対応して、自ら体質改善に努め、発展していくよう、集団化等による経営近代化が進展している。とくに地理的に流通の利益を享受できる位置にあることから、浜松流通業務センターなどを背景にして、企業経営の高度化、近代化をはかるための商工業の集団化、協業化が多く進められている。これら商工業団地の立地及び概要は図19及び表15に示すとおりである⁽¹⁾。なお、浜松地域テクノポリス構想⁽²⁾も進展しつつある。

注 (1) 各団地別の概況についてみると、下記のとおりである。

① (協)浜松卸商センター

浜松卸商センターは、国道1号線及び舞阪・竜洋線が通る市南西部に位置し、当初86社の集団化により発足したが、その後徐々に増え、現在では、繊維総合卸41社、繊維産元卸14社、広幅織物産元卸9社、金属・建材卸10社、雑貨14社の5業種88社が集団化している。

この集団化により、参加業者、特に小規模業者の信用力は著しい増大を示し、同センター全体の売上額は、集団化前に比べ約3倍を上回る伸びをみせた。

② 浜松鉄工団地

業種は自動車や楽器部品の加工、あるいは繊維・木工機械や工作機械の製造など鉄工業に関するあらゆる企業が集団化しており、小沢渡団地にひきつづいて建設された。

また、共同事業に対しても積極的に取り組み、従業員対策として教育訓練所のある共同宿舍が建てられているが、特に団地内産業道路は、その重要性を考え、将来を展望して建設されただけにすばらしく、団地発展のみならず地域開発にも大きな役割を果たしている。

③ 小沢渡団地

地元基幹産業のひとつである輸送用機械メーカーの系列工場が集団化したもので、交通条件のよい浜松市の西南部の適地に、進出前の3.5倍にあたる広大な用地を求めて建設された最初の団地である。

当初20企業でスタートしたが、その後企業合同して現在13社が主としてオートバイや自動車部品の製造・加工をしている。

④ 浜松木工団地

楽器の都と呼ばれている浜松市では木工業も盛んで、楽器木製部品、木製家具、建具などの製造企業とその資材を供給する商社の20企業が集団化したものである。位置は、本市の北西、県道館山寺名残線に沿い、東名浜松西インターに近接し、また県道浜松環状線がすぐそばを通る計画になっており、南側の山林を緩衝緑地とする工場立地に適したところである。

当用地は区画整理事業によって造成され、昭和49年度に建設完了、団地として本格的にスタートした。

⑤ 浜松共同団地

工場共同利用事業制度の積極的な活用により、浜松市篠原地区の住工混在の既成密集市街地に所在する小規模企業が立地環境の悪化から脱却し、企業体質の近代化・合理化、操業環境の改善及び都市機能の純化をはかるべく工場の移転と集団化を実施したものである。

企業業種は、機械・金属・木工・食料品・運送業など多岐にわたり、異業種の集団化がなされたものとしては、全国的にも例がない。また、地域社会・環境との融和を基調に工場緑化をはじめとして環境対策にも十分な配慮がなされており、今後の工場立地のありかたの指針となるものである。

⑥ 東豊センター

浜松市内の既成市街地に所在する金属・一般機械・輸送用機械などの小規模事業所11社が規模の拡張、操業環境の改善をはかるため、工場共同利用事業制度による工場の移転と集団化を実施したものである。

移転前の1.7倍にのぼる用地の確保・関連業種の集団化により物流・生産の効率化がはかられ、県道二俣浜松線沿いに位置するという好立地環境とともに、経営環境の安定に役立っている。

⑦ 浜松湖南工業団地

金属、一般機械、プラスチック製品、家具装備品、印刷、食料品、その他製品（ピアノ製品）など多業種にわたる企業が異業種連携のメリットを追求するとともに規模の拡張と操業環境の改善をし、体質強化と近代化を図るべく工場の移転・集団化を実施したものである。

東側には浜松共同団地があり、さらに62年度には浜松馬郡工業団地が完成し、両団地との交流もはかれ、経営の安定、取引関係の多様化が期待される。

⑧ 浜松馬郡工業団地

浜松市篠原地区の住工混在の既成密集市街地に所在する中小企業が、立地環境の改善・企業体質の強化及び操業環境の改善をはかるため、工場の移転・集団化を実施したものである。

金属、一般機械、電気機械、プラスチック製品、食料品など多業種にわたる企業が異業種連携のメリットを追求するとともに、東側の浜松共同団地、西側の浜松湖南工業団地との交流も見込まれ、経営の安定、取引関係の多様化が期待される。

⑨ 浜松技術工業団地

浜松市内の既成市街地などに立地する技術レベルの高い異業種の中小企業20社が、規模の拡張、立地環境の改善を図るため、高度化事業制度に基づき工場団地づくりを実施したものである。

この団地は県下最大規模の工業団地であり、「森の中の工業団地」を目指すなど21世紀に向けた近代的な団地である。

ここに進出する20社は、光ファイバーや専用工作機械、溶接ロボット機器など違った製品を扱っており、組合員相互の技術交流や製品の共同開発が期待され、浜松地域テクノポリスの一翼を担う。

(2) 浜松地域テクノポリス (Technopolis) 構想

浜松地域は、従来より産業の集積が高く、学術・研究機関も多く立地し、自然的、地理的条件にも恵まれ、多くの面でテクノポリス建設にふさわしい条件を備えている。このような条件を背景に、浜松地域テクノポリスは、浜松市を母都市として浜北市、大竜市、細江町、引佐町の3市2町の区域(約65,300ha)に産・学・住の調和のとれたまちづくりとして進められている。そして、これらの中核となる産・学・住の機能を持つニュータウン造りとして、浜松市都田地区の開発(産学用地約90ha、住宅用地約42ha)が進められている。

浜松地域テクノポリスの基本目標は、①産業と文化の調和ある豊かな人間都市づくりの推進、②21世紀に向けての生活文化の創造、③研究開発型企業の集積を基盤とした創造的土壌のかん養、④県西部広域経済圏と一体となった開発整備の促進、⑤技術開発拠点の形成、⑥県中部、東部地域への技術移転の促進など、となっている。

6. 浜松内陸コンテナ基地の関連課題

浜松内陸コンテナ基地は、浜松市及び周辺地域の内陸部に所在する輸出産業にとって、いわゆる内陸港としての機能と役割を果たしており、貿易商品の物流合理化を通じて、貿易振興に少なからず寄与してきている。ところで、この基地が、清水港の補完基地として、さらに充分にその機能を発揮し、貿易貨物の流通拠点として、静岡県内貿易振興の役割を果たしていくためには、なお、検討すべき種々の課題が関連している。

(1) 海運同盟によるターミナル・ステータスの指定

浜松内陸コンテナ基地は、昭和48年6月に運輸大臣より港湾施設の認定を受け、内陸港としての一応の基盤が整備され、昭和49年10月には豪州海運同盟よりターミナル・ステータスの指定を受けたのであるが、他の海運同盟からは、未だその指定を受けていない状態

にある。

海運同盟よりターミナル・ステータスの指定を受けることにより、基地において船荷証券が発行可能となり、また基地より清水港までの運搬料が船社負担となるので、基地は実質的な内陸港としての機能を具備することになる。そこでは、基地を中心とする国際物流の合理化がより効果的に進められることになり、貿易産業への寄与も増大していくことになる。

このような事情で、基地が海運同盟のターミナル・ステータス指定を受けることについては、(財)静岡県コンテナ輸送振興協会が窓口となって、官民一体となり、海運同盟と折衝を重ねてきているが、取扱貨物量などがネックとなって、豪州航路以外は実現していない経緯にある。貨物量が100万トン以上であれば海運同盟も認めるのではないかとされているが、当面困難な事情にある。

ところで、最も貿易貨物量の多い北米航路においては、1984年の米国新海運法による規制緩和や競争原理の導入により、海運同盟は、その運賃体系が多様化（サービス・コントラクトやタイム・ボリューム・レートなど）しており、さらに一手積契約に基づく二重運賃制が禁止されるなどのため、カルテルとしての支配力も弱まり、盟外船などの活動も活発化している。

このように、海運同盟自体が種々の困難な事情をかかえている現状であるし、また一方、海貨業者などのフォワーダーを主体とする発地から着地まで一貫した総合的物流合理化をはかるものとしての国際複合一貫輸送が急速に進展しつつあるので、ターミナル・ステータス指定の意義も、以前に比べると、最近その重要性が薄れてきている状況である。

(2) 清水港の利用度の向上

浜松内陸コンテナ基地は、清水港の補完内陸港として、諸施設が整備され、運輸省よりも港湾施設としての認定を受けているのであるが、基地取扱輸出貨物の約52%が清水港船積となっているだけで、その他の貨物は東京港、横浜港、名古屋港などの船積となっている状況である。これは、清水港が海外向コンテナ船の寄港便数が少なかったり、航路によっては寄港していないことなどによるものである。また最近、豊橋に三河港が整備され、トヨタの自動車関係貨物積取りのためコンテナ船が寄港しており、これも清水港に影響を及ぼす一つの要因となっている。

清水港としては、これらに対処して利用度を高めるために、同盟船などに対する夜間荷役サービスを提供するなどして、その寄港便を増やす方向で諸方策を進めているが、これには、基地の取扱貨物量の増大なども関連しており、なお困難な点も多い。

(3) 基地周辺産業の動向

円高や海外直接投資の影響に関してみると、浜松地域の産業は、以前からかなり盛んに海外進出を行っており、現在、とくに新たな影響はない模様である。輸出金額は最近伸び悩みとなっているが、基地自体の取扱貨物量としては伸びており、現在のところまずまずの動向となっている。

周辺産業と人口や輸送機関との関連などについてみると、浜松市は、第2次産業を中心とした町で、周辺に立地する工場へ、その付近に所在する自宅から車で通勤するケースが多く、中心部の事業所や人口は比較的少ない状況にあり、バス交通などの公共輸送機関はあまり発達していない。なお、最近では第3次産業人口が増大しつつある傾向にある。

次に、産業の立地条件に関してみると、最近、地価高騰で、新たな用地の取得が困難となってきた。とくに従来の工場が手狭になって拡張する場合など、その手当が難しいことから、新用地を求めて浜松市から工場が移転する事例などもみられている。

これらの対応も含めて、今後の地域発展をはかるため、浜松市においては、周辺地域のかなり成熟化した産業に新たな先端技術産業を導入し、職住近接の研究開発型産業の町づくりとしてのテクノポリス構想などを推進して、知識集約度の高いより高度な産業構造をもった地方都市圏への形成を進めている現状である。

7. おわりに

浜松内陸コンテナ基地は、いわゆるインランド・デポと称せられるもので、内陸港湾として、輸出入貨物の物流合理化をはじめ、交通渋滞の解消などをもたらすことにより、地域産業の発展や貿易振興に大きく寄与している。ところで、インランド・デポで、私企業による比較的中小規模のものは各地に整備されているが、公共による大規模の施設は、全国でも浜松内陸コンテナ基地のみで、一つの前例として貴重な存在となっている。静岡県により管理運営されているのであるが、その収支はほぼ償っており、取扱貨物量も年々増加の傾向で、順調な経緯を辿っている状況である。

最近、大都市港湾において、民活法やリゾート法などに基づく大規模開発や再開発が進められつつあるが、港湾におけるターミナル機能の補完施設として、また内陸部立地の貿易産業に対する物流合理化基地として、公共内陸コンテナ基地の整備もさらに検討されるべき時期にきているものと思われる。

参考資料

- ① 静岡県「静岡県貿易事情調査報告書」昭和62及び63年度
- ② 静岡県清水港管理局「清水港統計年報」昭和62年

- ③ 同上「清水港要覧」昭和63年度版
- ④ 清水港港湾管理者「清水港港湾計画書」昭和56年7月
- ⑤ 運輸省港湾局「昭和61年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査報告書(その2)」昭和62年3月
- ⑥ 浜松市商工部「浜松の商工業」昭和63年3月
- ⑦ 浜松流通業務センター運営協議会, (協)浜松流通業務センター「流通近代化の拠点—浜松流通業務センター」
- ⑧ 浜松流通業務センター運営協議会「拾年のあゆみ」昭和55年12月
- ⑨ 静岡県浜松内陸コンテナ基地管理事務所, (財)静岡県コンテナ輸送振興協会「浜松内陸コンテナ基地事業概要」昭和62年
- ⑩ 同上「日本唯一の浜松内陸コンテナ基地」
- ⑪ (協)浜松卸商センター「浜松卸商団地」
- ⑫ 静岡県・浜松地域新技術産業都市構想推進協議会「浜松地域テクノポリス」1987年
- ⑬ 浜松市「浜松地域テクノポリス—都田」1988年